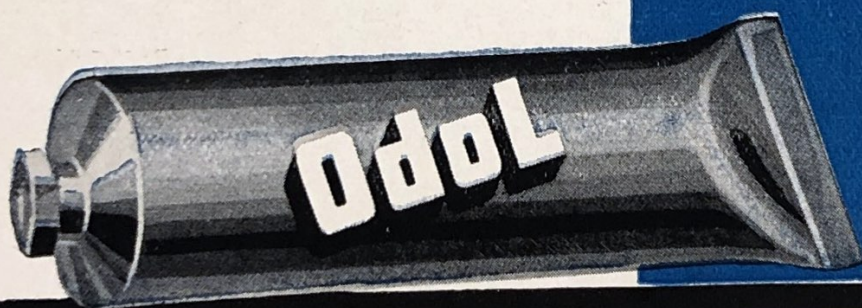
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - N. 12 DICEMBRE 1942 - XXI E. F.

LE VIE D'ITALIA - Dicembre 1942 - XXI

Trionfo di candore in
bocca odolizzata

OdoL

OdoL

ODOL

ITALIA · SOC. NAV. GENOVA
LINEE TRIESTINE PER L'ORIENTE · SOC. NAV. TRIESTE
ADRIATICA · SOC. NAV. VENEZIA
TIRRENIA · SOC. NAV. NAPOLI
SERVIZI ITALIANI PER TUTTO IL MONDO

ANNO XLVIII
1942 - XXI

LE VIE D'ITALIA

Numero 12
DICEMBRE

SOMMARIO

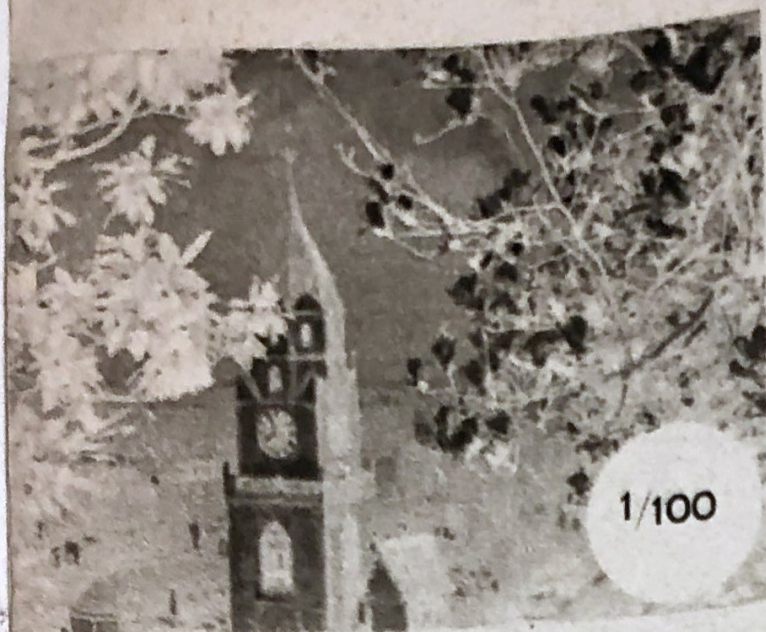
ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

1/100

1/50

1/25

1/2

quattro volte sbagliato e sempre giust[o]

La valutazione esatta del tempo di esposizione non è più un ostacolo insormontabile pel dilettante che desi-dera la buona riuscita delle sue fotografie. Ci sono dei materiali sensibili negativi opportunamente studiati che hanno una dote speciale di alto valore pratico ed è la "latitudine di posa". Grazie ad essa potete sbagliare notevolmente nel vostro apprezzamento senza perdere la preziosa fotografia che avete eseguito in fretta. Ecco 4 negativi ripresi successivamente su pellicola Isochrom con pose diverse da 1/100 ad 1/2 secondo, cioè con tempi che variano da 1 a 50. Tutti i 4 negativi sono perfettamente utilizzabili per ottenere ottime stampe variando opportunamente il contrasto della carta. Cercate sempre di posare piuttosto in eccesso che in difetto.

ISOCHRO[M]

18°/10 DIN

AGFA FOTO S. A. PRODOTTI FOTOGRAFICI MILAN[O]

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 ottobre 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Amoretti Sergio, Tenente.
Baisi Giuseppe, Tenente.
Barbato Costantino, Capitano.
Barozzi Ivo, Fante.
Barsotti Rag. Remo, Capitano.
Berardinelli Rag. Giacinto, 1° Capitano.
Boccassini Michele. S. Tenente.
Calabrò Giovanni, Vice Brigadiere CC. RR.
Caliterna Guido, S. Tenente.
Cappuccio Antonio, S. Tenente di Artiglieria.
Custer Marcello, Capitano di Artiglieria.
De Chirico Francesco, Sergente Maggiore.
Fantini Giuseppe, Sergente Maggiore.
Franco Giacinto, Capitano.
Gamba Sergio, S. Tenente.
Lanzetta Stefano, Sergente Magg. Paracadutista.
Marabotti Luigi.
Mazzola Dr. Giuseppe, S. Tenente.
Michelini Enzo, S. Tenente.
Mirabella Michele, Sergente.
Monti Armando, Capitano.
Paiuzza Dr. Ing. Francesco, S. Ten. Genio Ferr.
Rossetti Sergio, S. Tenente.
Santi Gino, S. Tenente.
Sbiroli Pietro, Tenente.
Spotti Mario.
Tomasi Carlo, Sergente Maggiore.
Veroli Gaetano, S. Tenente.
Vicentini Umberto, Capitano.
Volpatti Rag. Gaetano, Maggiore.
Zearo Odorico, Aiutante di Battaglia.

R. MARINA:

Holzhausen Ferdinando, Cap. Marina Mercantile.

R. AERONAUTICA:

Carrara Giuseppe, Sergente Maggiore Pilota.
Gibellini Rinaldo, Tenente Pilota.
Mascanzoni Siro, Sergente Pilota.
Novelli Raffaello, Sergente Maggiore Pilota.
Ragnetti Virginio, Sergente Maggiore Fotografo.
Rangoni Machiavelli March. Lotario, S. Ten. Pil.
Sechi Giovanni, Maresciallo Pilota.

M. V. S. N.:

Giacomini Luciano (Cons. C.T.I.), Capo Manip.

PER SEGUIRE GLI AVVENIMENTI

Gli avvenimenti incalzano: allo sbarco proditorio degli Anglosassoni nei porti dell'Africa settentrionale, che fanno parte dell'Impero francese, è seguita fulminea la marcia di forze italiane e germaniche in territorio francese non occupato. Mentre scriviamo, la Corsica, Nizza ed altre città francesi della riviera mediterranea sono presidiate da forze italiane.

Per rendersi esatto conto delle vicende che si alternano su questo nuovo settore bellico, la C.T.I. dispone di un copioso – e in quest'ora prezioso – materiale. I movimenti dei nostri soldati oltre il confine ligure si possono, infatti, seguire in parte sulla Guida della Liguria, che si estende al Nizzardo ed oltre; per la Corsica sono disponibili un volume apposito della Guida d'Italia e una carta al 500.000, nonché la Carta « Dal Mare del Nord al Mediterraneo » al 1.500.000, che rappresenta tutta la Francia, parte dell'Italia con la Corsica, parte della Spagna, la Svizzera, il Belgio e l'Olanda, parte della Germania, l'Inghilterra e la Scozia. Per le varie fasi dell'azione che seguirà allo sbarco degli Anglosassoni in Africa Settentrionale si offrono alla consultazione del pubblico una Carta generale dell'Africa all'8 milioni, la tavola 112 dell'Atlante Internazionale, che comprende la Tunisia, l'Algeria e il Marocco al 5 milioni, e una Carta della Tunisia al 500.000. Una documentazione, quindi, quanto mai ricca di particolari geografici e descrittivi, che possono darci un'idea precisa e completa di questi nuovi teatri di guerra.

Delle pubblicazioni sopra ricordate diamo ora i prezzi per i Soci, rispettivamente alla Sede della C.T.I. e in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie:

Guida della Corsica: L. 16 e 17,50.

Carta della Corsica al 500.000: L. 2,10 e 2,90.

Foglio 112 *dell'Atlante Internazionale*: L. 2,75 e 5,25.

Carta della Tunisia: L. 10 e 11,50.

*Carta dell'Africa all'*8.000.000: L. 10 e 11,50.

Guida della Liguria: L. 17 e 19.

Carta dal Mare del Nord al Mediterraneo: L. 10 e 11,50.

STRENNE NATALIZIE E DI CAPODANNO

Ogni anno più numerosi sono i Soci che scelgono fra le pubblicazioni della C.T.I. i doni natalizi e di capodanno da offrire alle persone a loro più care. Infatti, la ricca e varia produzione del Sodalizio comprende opere di vivo interesse per tutti gli Italiani, giovani o anziani.

Un regalo prezioso può essere anzitutto l'*Associazione vitalizia* alla C.T.I. (fino al 31 dicembre 1942, L. 357; dal 1° gennaio 1943, L. 510); oppure l'*Associazione annuale* (L. 30,70, più L. 2 per tassa d'ammissione). Trattandosi di persona che già appartenga al nostro Sodalizio, sarà assai gradito l'*abbonamento annuo a « Le Vie d'Italia »* (L. 23 fino al 31 dicembre; L. 26 dal 1° gennaio) o a *« Le Vie del Mondo »* (L. 51,50) o a tutte e due le Riviste (L. 72 fino al 31 dicembre; L. 75 dal 1° gennaio).

Elenchiamo ora le pubblicazioni della C.T.I. che meglio si prestano per donativi:

Collezione della *Guida d'Italia* (25 volumi) L. 425 alla Sede, L. 435 in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie.

Guida Breve d'Italia (3 volumi) rispettivamente L. 45 e L. 48.

Collezione *Attraverso l'Italia* (10 volumi) L. 125 e L. 135.

Collezione *Guida dei Monti d'Italia* (8 volumi), L. 170 e L. 175.

Atlante d'Italia al 500.000 L. 30 e L. 34.

Collezione delle tavole dell'*Atlante Internazionale* riunite in cartella, L. 390 e L. 402.

Atlante Fisico-Economico d'Italia, L. 325 e L. 337.

Il Volto Agricolo dell'Italia, L. 82 e L. 90.

Concorso a premi per la presentazione di nuovi Soci.

Si ricorda che col 1° ottobre è stato aperto un nuovo Concorso fra i presentatori di nuovi Soci alla C.T.I., dotato di numerosi interessanti premi. Chi desidera parteciparvi, contribuendo così all'incremento del Sodalizio, richieda copia delle norme del Concorso con biglietto da visita recante la sigla « c. p. ».

Rinnovo della quota d'associazione e d'abbonamento alle Riviste.

I Soci annuali che ancora non avessero provveduto, si affrettino a inviare la quota annuale di associazione (L. 30,70). Si ricorda poi che l'importo dell'abbonamento a « Le Vie d'Italia » è di L. 23 fino al 31 dicembre, di L. 26 dal 1° gennaio. Occorre perciò affrettarsi per non correre il rischio di rimanere privi dei primi fascicoli dell'annata, che si esauriranno presto. L'abbonamento a « Le Vie del Mondo » importa L. 51,50.

Le " Vie del Mondo ".

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di dicembre: – A. A. Bernardy: *Antenati e nipoti dello « Zio Tom »* – G. Zampaglione: *Tannu Tuva* – A. Saitta: *Murmansk, polmone marittimo della Russia* – V. Natale: *Panorama politico brasiliano* – A. Militello: *Skansen e i Musei all'aperto nella Svezia* – G. Tucci Nuvoloni: *Visita ad un Goncan* – Attualità Internazionale – Di Paese in Paese – Cronache della guerra.

L'abbonamento a « Le Vie del Mondo » è di L. 51,50 (Estero L. 76,50). Un numero separato L. 5.

SPUMANTE GRAN RISERVA
VILLANOVA
API
GRAN RISERVA
VILLANOVA
SECCO

TURISMO

Proposta di una nuova Carta fondamentale d'Italia a grande scala (1 : 5000).

In una relazione ufficiale relativa al costo di costruzione delle ferrovie francesi tra il 1840 e il 1870 è stato affermato che un miliardo di franchi oro sarebbe stato risparmiato se i progettisti avessero avuto a disposizione una carta topografica attendibile. E in Svizzera, nel bilancio consuntivo di costruzione della ferrovia del Gottardo è segnata una maggior spesa di cento milioni di franchi oro, per il fatto che era mancato un piano topografico al 10.000.

Queste cifre non debbono parer esagerate se si riflette alle gravi difficoltà che si incontrano e al tempo che occorre quando si debba procedere all'esatto rilevamento di una zona di terreno: fermandoci al fattore tempo, basti considerare che in zone montane la necessità d'impiegare nei rilievi anche solo qualche mese, può far perdere l'intera stagione lavorativa, e ritardare di un anno l'esecuzione dei lavori.

Costruzioni stradali e ferroviarie, linee telegrafiche e telefoniche, impianti idroelettrici, acquedotti regionali e locali, trasporti di energia elettrica, bacini montani, laghi artificiali, dighe, canalizzazioni, bonifiche, trasformazioni fondiarie, rimboschimenti, ricerche nel sottosuolo, piani regolatori, consorzi per sfruttamenti forestali e miglioramenti colturali, demanii statali e locali, appalti di lavori vari, necessità turistiche: per tutto e per tutti (e tralasciamo di proposito le necessità militari) si ricorre alla carta particolareggiata.

Sensazione particolarmente concreta di questo complesso di necessità ha avuto l'Istituto Geografico Militare, al quale tutti si rivolgono, e tutti vorrebbero celerità di consegna, completezza di particolari, larghezza di visioni (cioè, scala grande, ossia con piccolo denominatore), precisione di piani e di quote: e tutto allo scopo evidente di non dover intraprendere costosi lavori sul terreno e al tavolino, per integrare la carta dei dati mancanti.

Ed ecco perché il benemerito Istituto Geografico Militare, accingendosi ad affrontare da par suo il ponderoso problema, comincia col darne interessanti particolari (rivista « L'Universo »,fascicolo 5 c. a.). Si tratta, per ora, soltanto di un progetto, anzi di una proposta: ma che, per l'importanza e grandiosità del lavoro, merita, sin d'ora, il maggior interessamento da parte non solo dei competenti, ma del pubblico più vasto.

Sorvoliamo sui particolari di carattere più strettamente tecnico (riferimento all'ellissoide di Hayford, anziché all'ormai superato ellissoide di Bessel; adozione della « rappresentazione conforme » di Gauss; utilizzazione delle triangolazioni di inquadramento; criteri di rilevamento aerofotogrammetrico), per soffermarci sui dati d'indole più generale.

L'I.G.M. propone, dunque, una carta policroma alla scala di 1:5.000, e ne offre un ben riuscito e saggio insieme con un ampio prospetto dei nuovi segni convenzionali che si propongono per rappresentare graficamente quel maggior numero di particolari che le moderne necessità esigono e che la grande scala consente.

Non sarà superfluo ricordare che la carta a maggiore scala (cioè più ricca di particolari) oggi esistente in Italia, e non ancora completa per tutto il territorio, è quella al 25.000: e che passare alla scala 1 : 5.000 significa disporre, per inserirvi tutti gli elementi di una data regione, di uno spazio venticinque volte più ampio.

La nuova carta (in cui, per concretare le idee, la lunghezza reale di cinque metri sul terreno è rappresentata da un millimetro) consente di rendere in scala, cioè proporzionatamente alle reali dimensioni, anche la larghezza delle strade e i lati degli edifici anche minimi; distingue per ogni edificio se è privato, oppure pubblico, oppure di uso industriale, e se è di legno o di muratura; contrassegna le sedi comunali, le preture, i tribunali, gli uffici postali, telegrafici, telefonici, gli ospedali, le farmacie, i teatri, le scuole, gli alberghi, le trattorie, le autorimesse, i negozi di generi alimentari; rappresenta tutti i muri isolati, siano separatori o di sostegno, le palizzate, le siepi, i reticolati divisori, i distributori di benzina e gli indicatori stradali, i pozzi, le fontane, gli abbeveratoi, le cisterne, gli acquedotti: e persino distingue la vegetazione e le colture principali in una quarantina di tipi diversi, con appositi perspicui segni.

Costituisce, insomma, un meraviglioso repertorio delle notizie più varie, presentate nella forma più chiara ed evidente: quella grafica. Alla chiarezza concorre l'opportuna colorazione: nero per la viabilità e gli abitati, bistro per le curve di livello e i particolari morfologici, azzurro per l'idrografia sia naturale che artificiale, nonché per le paludi, risaie, ecc.; verde per la vegetazione e le colture, rosso infine (ma solo in una apposita speciale edizione) per le delimitazioni catastali.

Le forme del terreno sono rese, molto minutamente, da curve di livello equidistanti di cinque metri e, dove occorre, da curve ausiliarie equidistanti di un solo metro: il procedimento di riproduzione è curato con tutti gli accorgimenti atti a garantire una precisione che sta nei limiti di un decimo di millimetro.

A questo complesso di pregi, veramente cospicui, si contrappone un solo punto nero: la mole del lavoro. Si pensi che a coprire l'intera superficie del Regno occorreranno all'incirca centomila fogli. Ciò che si traduce in lungo tempo e in rilevante spesa. Il tempo sarà quello che sarà, e, se mai, costituirebbe una buona ragione per anticiparne l'inizio: la spesa, per quanto rilevante, costituirà, come s'è accennato in principio, una grande economia per tutta l'attività nazionale intesa nel suo più ampio significato. Tanto più che non mancano, in materia, istruttivi precedenti: l'Inghilterra possiede da tempo un 10.000 buono, per quanto assai lontano dal modernissimo e completo tipo proposto dall'I. G. M.; la Germania ha creato l'intelaiatura per un 5.000 a due colori, semplice ma rispondente agli scopi, e potrà in futuro effettuarne la costruzione per gli enti economici che ne hanno maggiore interesse, ma in limitate zone.

La C.T.I. auspica ogni miglior esito alla nuova iniziativa, che permetterà all'Italia fascista di raggiungere, anche in questo campo, un vero primato, superando con moderne forme di collaborazione le difficoltà del tempo e della spesa.

Generale **ENRICO SIGNORELLI**

LYNX
L'IMPERMEABILE FUORI CLASSE

L'IMPONENTE SVILUPPO DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI NEL PRIMO VENTENNIO DEL REGIME

*

Pubblichiamo i dati più espressivi dello sviluppo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni nel primo ventennio del Regime:

CAPITALI ASSICURATI

1922 L.	4.133.845.346.—	
1941 »	24.983.555.064.—	
1942 »	29.000.000.000.—	(approssimativi)

NUOVE ASSICURAZIONI STIPULATE

1922 L.	714.365.942.—	
1941 »	4.191.913.624.—	
1942 »	5.500.000.000.—	(approssimativi)

PREMI INCASSATI

1922 L.	190.355.552.—	
1941 »	1.149.392.283.—	
1942 »	1.400.000.000.—	(approssimativi)

RISERVE MATEMATICHE

1922 L.	726.886.948.—	
1941 »	6.698.740.821.—	
1942 »	7.300.000.000.—	(approssimativi)

RISERVE PATRIMONIALI

1922 L.	83.284.555.99	
1941 »	469.101.813.—	
1942 »	500.000.000.—	(approssimativi)

UTILI NETTI

1922 L.	14.050.760,70
1941 »	81.399.297,87

*

Dal 1930 sono state assegnate agli assicurati come quote di partecipazione agli utili complessivamente L. 290.724.603.— dal 1934 è stato versato al Tesoro, come partecipazione dello Stato agli utili dell'Istituto un totale di L. 222.635.472.— Questi risultati imponenti sono stati resi possibili dal clima nuovo creato in Italia dal Regime, che ha restaurato l'ordine, potenziato l'economia, difeso il risparmio ed ha offerto all'Istituto il sostegno del potente prestigio e della sovrana autorità dello Stato Fascista.

Revisione della linea di confine italo-svizzera.

Dopo dieci anni di lavoro è stato possibile stabilire definitivamente, in ogni suo punto, la linea di confine tra l'Italia e la Svizzera, su una lunghezza di 690 chilometri. La precedente documentazione, insufficiente e imprecisa in diversi punti, si riferiva a un periodo che va dal 1559 al 1921. Un tratto di circa 150 km., tra il Passo del Gran San Bernardo e Pizzo Pioltone, non risultava descritto in nessun documento ed era affidato esclusivamente alla tradizione. La cartografia dei due Stati, inoltre, non coincideva quasi mai circa la linea di confine, e in alcuni punti quella svizzera s'insinuava in territorio italiano.

La revisione, ora compiuta in pieno accordo dai due Paesi confinanti, ha definito sul terreno le piccole divergenze, segnata con nuovi cippi la linea di confine dove non esistevano, e descritta in documenti ineccepibili la linea stessa, in modo tale da non dar più luogo ad alcuna divergenza.

Naturalmente, il confine è rimasto, nel suo tracciato iniziale, quello che era; ma non è mancata la risoluzione di divergenze a nostro favore, quali, ad esempio, quella relativa al possesso dell'Alpe Borghetto, nel versante di Val Mesolcina, e quella per il possesso della testata di Valle Orsera (Livigno), i cui territori, dopo alcuni secoli di contrasti, fanno ormai parte incontestabilmente del Regno d'Italia. Così il Rifugio Regina Margherita, sulla Punta Gnifetti (M. Rosa) e il Rifugio Principe di Piemonte, situato sul Passo di S. Teodulo, entrambi costruiti a cavallo della linea di confine, sono passati per intero in territorio italiano.

Durante i lavori per la determinazione totale del confine sono stati rimessi in efficenza 731 termini preesistenti, e messi in opera 398 nuovi. Per ciascun termine vecchio e nuovo fu compilato un verbale con i dati relativi. I più vecchi cippi sono i dieci messi in opera nel 1559 tra il Comune italiano di Clivio e quello svizzero di Stabio, i quali recano, scolpita in rilievo sulla faccia rivolta verso l'Italia, il biscione visconteo e le parole « Status Mediolani ».

La documentazione dell'intero rilievo comprende un complesso di 55 carte.

La sistemazione delle Chiese di S. Elena e di S. Apollinare a Venezia.

Si sono iniziati i lavori per rimuovere dalla facciata della chiesa di S. Apollinare a Venezia lo storico portale rinascimento e per trasportarlo a S. Elena, dove ritornerà ad abbellire la facciata di quella parrocchiale. L'insigne opera, composta da due pilastri decorati con colonnine corinzie composite, sormontate da un lunettone, in cui appare S. Elena in atto di consegnare a Vittore Cappello il bastone di comando, fu scolpita, verso la metà del secolo XV, dal veronese Antonio Rizzo. L'opera era destinata alla facciata della chiesa di S. Elena, dove, infatti, rimase fino al 1841, anno in cui il tempio fu chiuso al culto ed il portale, rimosso, venne adattato alla chiesa di S. Apollinare.

Contemporaneamente, però, anche S. Apollinare avrà la sua degna sistemazione: il lunettone sarà chiuso e sulla levigata superficie si imposteranno i bassorilievi che vi preesistevano e che nel secolo scorso furono trasportati sulla parete esterna dell'abside. Essi rappresentano santi e scene della vita di Cristo, i quali, pur essendo di ignota provenienza, si fanno ascendere al 1294 circa. Su di essi troneggerà un Crocifisso del tardo Trecento.

La facciata si aprirà, infine, in un portale rettangolare, in semplice pietra d'Istria, austeramente artistico.

AUTOMOBILISMO

Motorizzazione europea senza benzina.

La costruzione di metanodotti; la sempre più larga sfera di attività dell'Ente Nazionale Metano; l'ulteriore rastrellamento di vetture a benzina anche nel campo dei medici a favore della trasformazione a metano – tutto ciò non manca di sollevare ogni tanto qualche riserva tra gli osservatori dei problemi automobilistici, che si domandano se valga la pena d'immobilizzare tanti capitali, materiali e attività per una organizzazione anti-benzina, che in sostanza non può avere che carattere provvisorio. Taluno, infatti, s'illude ancora che, il giorno della pace vittoriosa, l'Europa darà un frego immediato all'autarchia dei carburanti, almeno nel campo delle autovetture, ritornando in massa alle impareggiabili e insostituibili virtù pratiche, tecniche ed economiche della benzina.

Una statistica recentemente diramata dall'Agenzia Centraleuropa offre opportuna materia di meditazione per giungere alla previsione contraria. In tutte le nazioni europee, tranne la Romania che, avendo i pozzi in casa, rimane fedele ai derivati del petrolio, la benzina naturale rappresenta oggi un alimento motoristico di eccezione, riservato quasi dovunque agli impieghi pubblici di più stretta necessità o all'aviazione. In questo rapido panorama della situazione (che del resto i nostri lettori ben conoscono) si ricorda che in Germania prevale l'uso della benzina sintetica ricavata dal carbone, e di una mi[...] di gas carburanti (naturali, sintetici e di sotto[...] dotto) per le vetture private; in Francia, con la [...] zina sintetica e col gassogeno, si impiegano l'[...] e il gas illuminante; in Italia il metano; in Sv[...] l'alcole, il gassogeno e l'acetilene; Spagna e P[...] gallo ricorrono come possono un po' a tutte le [...] nelle nazioni baltico-scandinave, dove il patrim[...] forestale è più ingente, prevale decisamente il [...] sogeno a legna o carbone di legna; in Danim[...] e in Olanda si usa il gas di torba e di lignite; [...] stessa Inghilterra si fa sempre più largo uso d[...] trazione a gas, impiegando anche il gas di c[...] fossile.

Naturalmente, tutti questi adattamenti risen[...] ancora della breve esperienza, e in qualche [...] dell'empirismo informatore: ma la necessità [...] gran legge ovunque, e c'è da credere che prima [...] fine del conflitto si avrà un relativo assestamen[...] basi tecniche sicure e perfezionate, in relazione [...] materie prime, di cui le singole economie locali [...] cureranno ai consumatori un più razionale e [...] turo rifornimento.

Le forti richieste dell'immediato dopoguer[...] riaprirsi (forse graduale e controllato) della cir[...] zione privata, si indirizzeranno dunque alle [...] così assestate, o alla benzina naturale? La risp[...] non è difficile, se si considera la strage di nav[...] mercantile, caratteristica di questa guerra: pe[...] e derivati, anche se le loro fonti saranno cadute [...] spazio vitale europeo, non potranno affluire che [...] molta lentezza – per la deficenza dei trasporti [...] mercati di consumo, e in quantità certamente in[...] a quel fermento di motorizzazione, che ogni na[...]

Borsalino

civile ha come postulato per la propria rinascita economica, e che soprattutto in Italia ha ancora un lungo passo da compiere. Rimarremo, dunque, fedeli, per parecchi anni, ai surrogati, che, nella evoluzione tecnica e pratica conquistata nel frattempo, giungeranno allora altrettanto e più preziosi, in ogni nazione, che nelle attuali contingenze. Le apparecchiature autarchiche d'oggi non solo rimarranno, ma si moltiplicheranno.

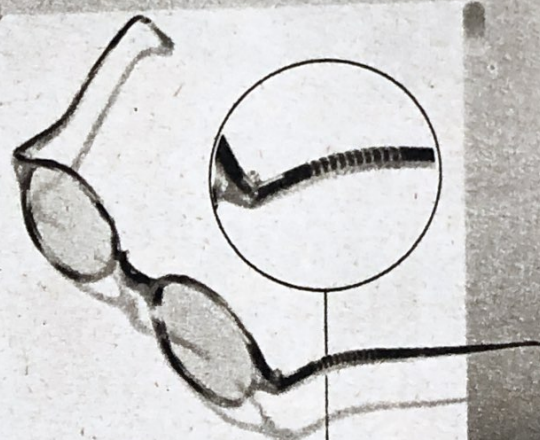
Certo che, almeno per i motori di minor mole e di più elevata velocità o autonomia, come quelli delle autovetture, il carburante liquido dovrà largamente contribuire al fabbisogno, soprattutto sotto forma di benzina sintetica e di alcole; anche perché nelle nazioni non ricche di legname non si potrà indefinitamente estendere l'impiego del gassogeno senza compromettere l'indispensabile residuo del patrimonio boschivo. Ma, a loro volta, il carbone (necessario per la benzina sintetica) e le colture alcoligene saranno chiamate anche ad altre e non meno importanti destinazioni industriali, connesse con la ripresa postbellica, nei più svariati settori d'attività, compreso lo stesso campo automobilistico (pneumatici sintetici, ad esempio: problema non meno grave di quello dei carburanti).

In definitiva, l'equazione si presenta a un dipresso così: molta motorizzazione = poca benzina naturale + poca benzina sintetica + poco alcole + poco gassogeno + pochissimi succedanei vari ∓ molto X. Il coefficiente X non può consistere, per esclusione, che nella trazione a gas compresso: per l'Italia, nel metano.

Le più sensate previsioni portano, dunque, non solo ad escludere che l'attuale indirizzo italiano in fatto di valorizzazione metanifera sia esagerato o caduco, ma anzi che esso dovrà assumere ulteriore incremento e carattere permanente, intesa questa parola nel senso di una serie d'anni per ora imprecisabile, ma non certamente breve. Ben vengano, dunque, i metanodotti, per semplificare il gravissimo e sempre immanente problema delle bombole. Quando tutte le risorse nazionali di metano saranno individuate e razionalmente sfruttate; quando il metano sintetico – o altri gas affini con esso miscelabili – rifluirà copioso come sottoprodotto della riallargata attività e dei perfezionati sistemi collettori delle industrie trattanti il carbone; quando il metano biologico ricavabile dalle fognature dei centri urbani sarà passato dalla fase sperimentale a quella di pratica e generalizzata attuazione; quando – in relazione a questa ingigantita produzione globale e alla rete di distribuzione a colonnina – i primi autoveicoli postbellici verranno costruiti con serbatoio fisso permanente, a tenuta di gas compresso, in luogo delle bombole, allora forse ci convinceremo che è possibile riprendere il nostro cammino verso la motorizzazione, anche senza pretendere impossibili miracoli nell'approvvigionamento della benzina.

Cristoforo

Il carbone carburante.

Da migliaia di anni il carbone che si ottiene dalla legna e che si presta a tanti usi domestici e industriali, è frutto di una delle lavorazioni più primitive che si conoscano: le carbonaie, quali si vedono ancora sui monti, accanto a boschi cedui di faggi, querce, pioppi, ecc. Ma il rendimento di tale sistema è assai scarso. Intanto, solo la quinta parte della legna che si taglia viene carbonizzata; il sottobosco, la ramaglia, i residui del taglio per fare

legname da lavoro non sono utilizzati, non sopportando le spese di lunghi trasporti.

Se, invece, il legno viene carbonizzato non più per combustione diretta, come nelle carbonaie, ma per combustione indiretta, cioè per distillazione secca, oltre ad ottenere un'assai maggior resa in carbone, si ha un carbone molto migliore e si ricuperano prodotti preziosi, come il catrame e i liquidi pirolegnosi.

Già il prof. Alfredo Draghetti, nel podere sperimentale della R. Stazione agraria di Modena, aveva dimostrato come con tal metodo di carbonizzazione potessero utilizzarsi nel modo migliore tutti i legnami residui delle potature, scalvature, puliture delle alberate campestri, e avere carbone atto ad alimentare tutte le macchine dell'azienda e a dar calore utilizzabile per essiccatoi ed altro. Il catrame residuo serve anch'esso per applicazioni agricole utilissime.

Si trattava di applicare ormai in un campo più vasto questi principi, che lo stato di guerra esalta nella loro importanza. Si trattava soprattutto di dare finalmente alla trazione a gassogeno il vero carburante adatto. La mancanza di esso ha generato, finora, in Italia una grande incertezza e una enorme variabilità nella costruzione dei gassogeni, dato che non si aveva un punto di partenza ben definito, cioè un carbone a caratteristiche note e costanti.

Una Società per la carbonizzazione razionale del legno, presieduta dal sen. Silvio Gai, ha provveduto a risolvere il problema, consentendo pure che la utilizzazione della legna e dei residui legnosi dei nostri boschi e alberate campestri sia messa su piede di sicura convenienza. La Società ha costruito, nel bosco demaniale di Follonica, un primo impianto, che funziona già da un anno con batterie di due forni ciascuna, per una produzione di 6000 quintali all'anno; un altro impianto, finito un mese fa, è a Tarquinia ed ha 6 forni capaci di produrre 5000 quintali all'anno.

Il carbone che si produce in questi forni a distillazione secca, e che si ottiene anche dal materiale legnoso ogni anno residuato nei campi per potature e scalvi, è in pezzi di piccole dimensioni, uniformi, lucenti; pesa ... 40 per cento del comune carbone vegetale; è po... gile e scarsamente igroscopico. Ha l'87,2 per cento di ... bonio, mentre quello comune di legna del commer... ha appena 69,2; il suo potere calorifico è 7.280, ... quello dell'ordinario carbone di legna è solo di 6...

Questo carbone è stato giustamente chiamato carb... carburante: con buoni gassogeni equivale alla ben... poiché con 1 chilo di carbone si fa lo stesso perc... per cui si consuma 1 litro di benzina. È senza polv... senza impurità. Si vende a 2 lire il chilo, cioè al pr... della benzina in tempi normali. A Roma ne è inco... ciata la distribuzione al pubblico. In un centro di ... colta e preparazione viene ridotto in pezzatura ada... gassogeni, poi vagliato e messo in sacchetti da 10 ch... chiusi con piombatura. Si distribuisce come una ... la benzina ai distributori stradali.

La questione ha grande importanza oggi, in cui la ... zione a gassogeno va sempre più imponendosi nel no... Paese, come già si è imposta in Germania e altrove. O... correva avere a disposizione il carbone adatto, per... finalmente i costruttori e gli utenti di gassogeni si ... tessero su una via di unificazione e di sana utilizzazi... di questi mezzi motori. Ed ora il carbone carburante ...

Sen. **ARTURO MARESCALC...**

Ancora sulla "revisione" annuale delle vetture.

(Memento agli interessati e preghiera alle Autorità)

Mesi or sono, annunciando che nel 1942 tutti gli au... tomezzi autorizzati a circolare venivano sottoposti a re... visione, esprimevamo (con qualche riserva sull'oppor... nità del provvedimento negli attuali momenti) l'augur... che, almeno per le autovetture già assoggettate a revision... nel 1941, o per quelle presentate nel corrente 1942 al... l'Ispettorato Motorizzazione Civile (ex Circolo Ferr... viario) per collaudo di trasformazione in carburante au... tarchico, questa nuova «revisione» potesse sospender...

I foruncoletti prodotti dal radersi scompaiono!

Il Tarr è un prodotto speciale per curare la pelle dopo fatta la barba: istantaneamente fa cessare il bruciore e il tirare della pelle. Con l'uso del Tarr scompaiono le irritazioni e i piccoli foruncoli che spesso rendono il radersi una vera tortura. Inoltre il Tarr restringe i pori, rendendo così la pelle liscia e morbida. Il Tarr ha un caratteristico profumo schiettamente maschile. Fin dalle prime applicazioni, il Tarr facilita il radersi.

TARR

DOPO LA BARBA:

o rinviarsi, come priva di ogni pratica e sostanziale utilità, invitando tuttavia gli interessati a mettersi prudenzialmente in regola.

Istruzioni temperative nel senso desiderato, tuttavia, non sono pervenute agli Ispettorati Compartimentali, sicché gli stessi hanno ritenuta obbligatoria la presentazione di tutti gli autoveicoli, vetture comprese, comunque autorizzati a circolare, e già stanno compilando, a quanto ci risulta, gli elenchi dei mancanti, per darne comunicazione alle competenti Prefetture, che potranno ritirare le rispettive licenze speciali di circolazione.

Il termine per la revisione sarebbe scaduto sin dal 30 settembre: sappiamo tuttavia ch'essa viene continuata senza penalità per i ritardatari, salvo – beninteso – il pericolo di procedure contravvenzionali, qualora essi siano sorpresi a circolare senza la stampiglia di avvenuta revisione, e sempreché nel frattempo non sia intervenuto il provvedimento prefettizio di revoca della licenza. Invitiamo, dunque, gli interessati, ai quali fosse sfuggito l'obbligo di cui alla nostra precedente segnalazione, di provvedere senza indugio: le formalità possono sbrigarsi di presenza con relativa speditezza presso la sede Compartimentale dell'Ispettorato, mediante versamento di L. 60 per macchina. Occorre che questa sia presentata in perfetto ordine nei suoi organi di sicurezza e di segnalazione, comprese, per i mezzi luminosi, le cuffie o i parzializzatori d'oscuramento, nei tipi di prescrizione. L'impianto metano viene provato alla pressione di 300 atmosfere.

Rimane ora a sperare che, almeno per il 1943, la revisione sia limitata agli autoveicoli sui quali l'obbligo incombe per legge ogni anno, e non si persista nell'esagerato zelo della sua estensione annuale alle vetture in servizio privato. Queste ultime circolarono per più di un decennio senza alcuna revisione, in tempo di pace, e cioè di intensi e veloci chilometraggi e di carburante libero, senza dar luogo ad inconvenienti. Non si comprende, dunque, per quale ragione le revisioni dovrebbero susseguirsi oggi a periodi di 2-5 mila chilometri (a cifre non superiori ammontano i percorsi medi annuali delle vetture private in regime di tesseramento), compiuti a velocità molto più limitata, per legge, di quella media dei 15-20 mila km. annuali di un tempo, sotto il controllo pressoché costante dell'autorità (sia pure esercitato per altre ovvie ragioni) – quando poi la trasferta per la revisione dalla provincia alla sede compartimentale può significare la spendita, sull'altare burocratico, di mezza dotazione mensile di metano, o di due mensilità di benzina. Senza tener conto della trasferta personale, del tempo, dell'allontanamento da occupazioni importanti e, per ipotesi, di pubblica utilità, e della spesa fiscale non indifferente...

Dato che l'automobile non può essere usato che per incombenti di *stretta necessità*, sarebbe assai bene che dall'alto non venisse l'esempio di una obbligatoria eccezione alla regola.

L'amnistia e i reati automobilistici.

Qualche lettore ha posto quesiti circa l'estensione della recente amnistia del Ventennale ai reati della circolazione.

Se si tratta d'incensurati e se non concorrono aggravanti, tutti i reati colposi sono coperti dall'amnistia, compreso l'investimento mortale, che è appunto punito col massimo di 5 anni, previsti come massimo per l'amnistia. Al beneficio non sfugge neanche chi dovesse rispondere di omicidio colposo multiplo, o di omicidio e lesioni, per essere state più di una le vittime dell'investimento: infatti, ogni evento, raffigurando una distinta violazione di legge separatamente punita (art. 81 C. P.), viene considerato ed amnistiato indipendentemente. Tra le aggravanti, non concorre il reato di fuga (omesso soccorso), di cui all'art. 34 Cod. Stradale, il quale – come contravvenzione – è amnistiato a parte, e come qualifica dell'omicidio o della lesione colposa ha per solo effetto d'impedire una condanna in misura inferiore alla metà del massimo (2 anni e mesi 6, quindi, per l'omicidio colposo), ma non di aggravare il massimo, che rimane in ogni caso di 5 anni.

Il massimo teorico viene invece superato, e l'amnistia risulta inapplicabile, per l'omicidio colposo, quando sia contestata la recidiva; così nel caso di recidiva specifica (precedenti reati colposi), come nel caso di recidiva facoltativa (reati di altra indole, o semplici contravvenzioni). In quest'ultimo caso, però, se il capo d'imputazione è già elevato senza la contestazione della recidiva, o se pende giudizio di appello o ricorso in cassazione contro una sentenza che non abbia applicata la recidiva facoltativa, l'amnistia è egualmente applicabile.

Il reato è pure aggravato, e quindi l'omicidio colposo non è amnistiabile, quando sia contestata la qualifica dell'art. 61 num. 3° C. P. (l'aver agito nonostante la previsione dell'evento).

Nessuna di tali qualifiche comporta un aggravamento di pena che superi il massimo dell'amnistia nel caso di semplici lesioni colpose, anche se gravi o gravissime.

Tutte le contravvenzioni al Codice Stradale, di qualunque natura e in qualunque numero, anche se costituenti recidiva o se connesse con un delitto non amnistiabile, ricadono a loro volta nel beneficio.

Deroghe per gli autotrasporti.

Con recenti decreti ministeriali è stato consentito che sugli autocarri non suscettibili (o resi non suscettibili) di superare i 30 km. all'ora, possano applicarsi, in deroga agli art. 55 e 56 Cod. Strad., gli anelli di gomma piena, anziché le gomme pneumatiche o semipneumatiche, senz'altra formalità che l'aggiornamento della licenza presso l'Ispettorato Compartimentale Motorizzazione Civile.

Si è pure disposto, in deroga all'art. 63 Cod. Strad., che gli autotreni composti di un autocarro piccolo o medio (cioè non eccedente, a pieno carico, i 30 quintali, e le dimensioni di m. 5,50 × 1,80) e di un rimorchietto ad 1 asse non eccedente i 15 quintali e le dimensioni di metri 3 × 1,50, possano essere guidati da un solo conducente.

Aerodinamica al ghiaccio.

Tutti i lettori sanno in che consista la galleria di ven- o aerodinamica, in cui il progettista di automobili po- il modellino in legno o in gesso, esattamente simile, i scala ridotta, alla carrozzeria che vuole sperimentare nell sue caratteristiche aerodinamiche. Nel tubo viene p immessa una corrente d'aria, di cui si conosce esat tamente la velocità, che riproduce la resistenza aerodina mica incontrata dal veicolo vero nella marcia alla stes velocità. Colorando poi, opportunamente, con sostanz polverizzate, sia le pareti del modellino come la colonn d'aria, si può studiare l'andamento dei cosiddetti filett gassosi che l'aria forma nel lambire l'ostacolo, i risucchi le zone di maggiore resistenza, ecc. Molti utili insegna menti queste esperienze hanno apportato alla teoria ae rodinamica, ed alla pratica concreta dei singoli progetti ogni veicolo nuovo di tutte le grandi fabbriche viene ogg definito di carrozzeria sempre e soltanto dopo il respons della galleria di vento.

Un noto costruttore però ha avuto recentemente una idea più radicale e più utilitaria: anziché limitarsi alla parte del... critico, costringendo a provare, riprovare e modificare, perché il fluido gassoso non potrebbe assumersi direttamente la parte di artefice? Basterà che il modello sia tale da lasciarsi plasmare dalla corrente d'aria: questa, esercitando una maggior pressione, o, secondo i casi, una maggior depressione sulle parti che oppongono maggior resistenza, le smusserà automaticamente, indicando così la forma ideale.

L'intento è stato raggiunto sostituendo alla colata in gesso, nello stampo del modellino, una colata di acqua pura, e facendola ghiacciare: una piccola automobile di ghiaccio! Nel tubo scorre aria calda: è evidente che le parti prime a fondersi saranno quelle che, offrendo maggior resistenza, impegnano una maggior quantità d'aria, o la trattengono più a lungo a contatto. L'apparecchio è attrezzato in modo da poter sostituire immediatamente la corrente calda con una gelata, in modo da arrestare in

qualunque momento il processo di fusione e studiarne in particolare le varie fasi.

Si vuole che la trovata abbia dato buoni risultati pratici. Non lo contestiamo. Certo è che, insistendo, il modellino di ghiaccio, sempre più minuscolo, tenderà ad assumere la forma della goccia d'acqua che cade. Ma questa forma ideale per la minima resistenza aerodinamica l'aveva già intuita il Rumpler trent'anni fa in base a un semplice ragionamento logico, e approssimativamente realizzata con la sua «automobile-goccia» rimasta celebre, senza bisogno di gallerie di vento o di frigoriferi.

CICLO-TURISMO

Problemi della circolazione utilitaria.

DOBBIAMO MOTORIZZARE LA BICICLETTA?

Usciamo per questa volta dal nostro ristretto campo di azione, che è prevalentemente «umano», e passiamo in quello vastissimo e ancor giovane, nonostante le apparenze, della locomozione meccanica. Ce ne dà lo spunto l'ing. A. Nanni con un articolo apparso sulla rivista *Motociclismo*, e l'argomento ci interessa, poiché si connette ai futuri sviluppi della circolazione ciclistica.

Il micromotore.

L'articolista si è occupato del problema della minima cilindrata, con argomentazioni assennate e logiche, per quanto «avveniristiche», ed è giunto alla conclusione che non sia impossibile la costruzione di un piccolo motore a scoppio, di peso minimo, eppure più che sufficiente ad azionare un veicolo leggero (nel caso specifico una bicicletta), atto a trasportare una persona ad una velocità adeguata all'uso normale di questa macchina popolare.

La tesi, in materia di micromotori, appare perfetta in ogni suo aspetto. Partendo, infatti, dalla base più solida, l'esperienza, che ci ha dimostrato praticamente la possibilità di diminuire la cilindrata, e quindi il peso del motore, accrescendone la potenza mediante l'aumento dei giri (perciò la tendenza degli ultimi anni alle minori cilindrate per i motori in genere), si può supporre la possibilità di costruire un motorino di tre o quattro chilogrammi, adattissimo perciò a molti usi, ma specialmente alla bicicletta.

Il problema si presta a considerazioni di varia indole, soprattutto pratica; ma si riferisce anche all'economia, poiché un motore di così minuscole proporzioni e così leggero sarebbe perfettamente adeguato alle difficoltà di approvvigionamento delle materie prime, che perdureranno per qualche tempo anche dopo la fine del conflitto mondiale. Inoltre, risolverebbe il problema del costo e, di conseguenza, sarebbe alla portata di tutte le borse.

La tesi basilare.

Il micromotore imporrebbe una nuova geniale e pratica concezione. Il motore non avrebbe più, cioè, come un tempo, per iscopo essenziale la massima potenza, ma di raggiungere una potenza determinata (stabilita in precedenza, secondo il veicolo che il motore deve far funzionare), limitando così cilindrata e peso al minimo indispensabile. In sostanza, basterebbe la potenza necessaria a far azionare a velocità normale una bicicletta che deve trasportare una persona (tenendo conto anche del maggiore sforzo necessario a superare una salita); e stabilita la minima potenza indispensabile, si procederebbe alla costruzione di un micromotore, rimanendo esattamente nei limiti imposti dalla tecnica.

Tenuto conto della cilindrata e del peso di un minuscolo motore, che sviluppi, ad esempio, la forza di un

cavallo, si salirebbe per gradi – limitando cilindrata, peso e potenza – alle necessità richieste dal veicolo.

Siamo in periodo di discussione e di affermazione della nuova tendenza, e non possiamo per ora che augurarci il trionfo pratico di un'idea molto interessante sotto tutti gli aspetti; tuttavia pensiamo che non sia lontanissimo il giorno in cui essa sarà realizzata. Ecco perché vale la pena di esaminare, sia pure in generale, gli effetti pratici che dalla realizzazione del piccolo motore potranno derivare alla circolazione ciclistica. Si aprono nuovi e vasti orizzonti al ciclismo in genere ed al turismo in particolare.

Il lato pratico del problema.

L'argomento è di tale natura tecnica e pratica da risultare di grande attualità nel mondo sportivo e commerciale. Il micromotore applicato alla bicicletta può, infatti, preparare il massimo sviluppo e la massima diffusione del veicolo popolare, specie nelle regioni d'Italia non ancora conquistate dal ciclismo utilitario. Se la tesi sostenuta dai fautori della minima cilindrata trionferà, è facile prevedere quali altri campi di diffusione si apriranno al veicolo del popolo, che si offrirà a milioni di persone non ancora convinte della praticità della bicicletta, perché fino ad ora hanno avvertito la difficoltà di servirsene specie sulle strade ondulate o montagnose (e sono molte nel nostro Paese), che richiedono uno sforzo fisico di cui non tutti sono capaci.

Non inorridiscano i fautori convinti del turismo ciclistico, che vedono la bicicletta quasi esclusivamente in funzione fisico-igienica e non ammettono l'ausilio di un motore meccanico. A costoro faremo rilevare che il cinquanta per cento almeno dei ciclisti, sebbene convinti dell'utilità dell'esercizio fisico del pedalare, troverebbero più pratica la bicicletta se permettesse di affrontare le strade montane e fosse meno faticoso avanzare con essa contro vento.

Gli ostacoli maggiori alla diffusione del ciclismo utilitario sono senza dubbio costituiti dalla difficoltà di superare le salite e di procedere contro vento. Date ai ciclisti di ogni età il mezzo per risolvere il problema della salita, e vedrete moltiplicarsi prodigiosamente l'uso della bicicletta.

Tutti ciclisti.

Non bisogna dimenticare che il turismo ciclistico è un mezzo sportivo riservato a un quinto forse degli utenti, principalmente perché non tutti hanno la stessa passione ciclistica, la stessa forza d'animo e la stessa potenza atletica per potersi dedicare a questa piacevole forma di svago. È, perciò, comprensibile che molti possessori di biciclette siano ciclisti per metà: soltanto, cioè, per la facile e breve passeggiata in pianura, ed avversari, viceversa, della salita e perciò del turismo e dei lunghi viaggi in bicicletta.

Per questa numerosa massa di ciclisti non è sufficiente il cambio di velocità; occorre qualche aiuto più concreto. Date loro l'ausilio di un motorino minuscolo, che appesantisca di poco la bicicletta, e li vedrete trasformati in turisti convinti. Il micromotore, infatti, non esclude la possibilità del turismo ciclistico, ma avrà il potere di rassicurare i ciclisti in caso di stanchezza e di prestar loro un aiuto efficace quando dovranno superare un valico.

Queste le ragioni essenziali che ci fanno considerare con simpatia la tendenza alla minima cilindrata, fattore decisivo del progresso della circolazione.

GUIDO GIARDINI

COMUNICAZIONI

La riattivazione di una nuova via di comunicazioni ferroviarie con la Romania.

In seguito al restauro del ponte sul Danubio, fatto crollare dai Serbi durante il breve periodo del conflitto con l'Asse, si sono ristabilite le comunicazioni col transito di Vrsac (Serbia)-Stamora Moravitza (Romania). Ai primi di novembre hanno cominciato a circolare per la suddetta via carrozze dirette di 2ª e 3ª classe tra Belgrado Donau e Timisoara in Romania. Il percorso, sia nell'andata che nel ritorno, si effettua di giorno. A Timisoara si trova in coincidenza un treno, composto di vetture delle tre classi e di vettura-letto, col quale si raggiunge Bucarest dopo una nottata di viaggio: analogamente, in senso inverso, partendo da Bucarest alla sera, si arriva a Timisoara il mattino dopo, in coincidenza col treno per Belgrado.

In questo modo, i viaggiatori provenienti dall'Italia o dall'Occidente hanno ora, per recarsi a Bucarest, la possibilità di scelta fra tre itinerari, e cioè:

quello, nuovo, di Postumia-Lubiana-Zalog-Zagabria-Belgrado Centr.-Belgrado Donau-Vrsac-Stamora Moravitza-Timisoara-Craiova-Bucarest (il viaggiatore deve pernottare a Belgrado);

quello – aperto da circa un anno – di Postumia-Lubiana-Zalog-Polstrau-Czaktonya-Budapest-Curtici-Arad-Bucarest (il viaggiatore trova la coincidenza a Budapest nella stessa giornata;

quello, più lungo e che non ha mai subito interruzioni, di Tarvisio-Vienna-Hegyeshalom-Budapest-Curtici-Arad-Bucarest (il viaggiatore deve pernottare a Vienna e cambiar treno due volte, la prima a Vienna e la seconda a Budapest).

Sono in corso trattative fra le varie amministrazioni ferroviarie interessate per il rilascio di biglietti diretti e la registrazione diretta del bagaglio per la nuova via suindicata: per le altre due vie il rilascio è già ammesso da tempo.

La nuova via, come si rileva dall'itinerario, a differenza delle altre due, esclude il transito su territorio ungherese e prevede il transito su territorio serbo. La preferenza nella scelta dell'itinerario dipende non solo dal tempo disponibile, ma anche dalle circostanze del momento.

Riduzioni ferroviarie a favore dei partecipanti al Corso di cultura per stranieri a Roma.

In occasione del Corso di cultura per stranieri, indetto a Roma, e che durerà fino al 12 dicembre p. v., ad iniziativa dell'Istituto Nazionale per le Relazioni culturali con l'Estero, è ammessa, in favore dei partecipanti stranieri che provengano dall'estero o che risiedano in Italia e dei partecipanti italiani che risiedano all'estero o nelle colonie italiane, la riduzione del 50% per il viaggio di andata a Roma, nonché per altri cinque viaggi in altre località italiane. Il primo viaggio deve essere effettuato non oltre il 12 dicembre 1942 e l'ultimo non oltre il 12 gennaio 1943.

Corrispondenze aeree.

Le corrispondenze via aerea dirette a soldati tedeschi combattenti non possono superare il peso di gr. 10. Quelle di peso superiore saranno restituite ai mittenti.

Corrispondenze per le isole dell'Egeo.

Si accettano, a destinazione dell'Egeo, ogni categoria di corrispondenze postali ordinarie e raccomandate dirette a civili, eccetto le assicurate e le stampe spedite di seconda mano.

Il servizio aereo è tuttora limitato alle sole corrispondenze epistolari ordinarie e raccomandate.

Sconti ai Soci della C.T.I. per l'abbonamento a Giornali e Riviste (1)

QUOTIDIANI

	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %	Prezzo per i Soci
Milano:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 7 . . . . L.	75 —	5	71 25
Trieste:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6. . .	75 —	10	67 50
Il Popolo di Trieste, idem.	75 —	10	67 50
Il Piccolo della Sera, idem	75 —	10	67 50
Le Ultime Notizie, idem	75 —		

PERIODICI

	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %	Prezzo per i Soci
Bivio Cumiana (Torino):			
Rivista di Agricoltura	25 —	15	21 25
Casale Monferrato:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22 50
Catania:			
Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, via Vittorio Emanuele, 333 . . .	60 —	10	54 —
Firenze:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via C. Battisti, 8	51 —	20	41 —
Il Progresso Vinicolo ed Oleario, via delle Farine, 2 p.p.	20 —	20	16 —
Bollettino Giornaliero della Vendemmia, idem	60 —	20	48 —
Genova:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12 . .	20 —	10	18 —
Rivista Filatelica d'Italia, via XX Settembre, 29	15 —	10	13 50
I Francobolli d'Italia, idem	50 —	10	45 —
Gleno (Trento):			
Archivio per l'Alto Adige	50 —	25	37 50
Milano:			
Mani di Fata, via C. del Fante, 14	16 50	10	14 85
La Donna - La Casa - Il Bambino, idem	18 —	10	16 20
Piccola Fata, idem	24 —	10	21 60
Eleganza e Novità, idem	32 50	10	29 25
Emporio di Ricami e Maglieria, id.	6 —	10	5 40
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	33 50	10	30 15
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	24 —	10	21 60
Gazzetta della Domenica, via Galileo Galilei, 7	12 —	5	11 40
La Maglieria, via Hayez, 5	50 —	10	45 —
Tessabit, idem	30 —	10	27 —
Mode Nuove, idem	30 —	10	27 —
Bambini, idem	9 —	10	8 10
Tinctoria, idem	50 —	10	45 —
Moda Bella, idem	20 —	10	18 —
Textilia, idem	50 —	10	45 —

PERIODICI

	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %
Milano:		
Vernici, idem . . . . L.	50 —	10
Tecnologia Chimica, idem	50 —	10
Bertoldo (Edit. Rizzoli & C., piazza C. Erba, 6)	24 —	5
La Donna, idem	75 —	5
Novella, idem	28 —	5
Cinema, idem	50 —	5
Settegiorni, idem	65 —	5
Annabella, idem	28 —	5
Scenario, idem	35 —	5
Marc'Aurelio, idem	40 —	5
Cine Illustrato, idem	28 —	5
Il Calcio Illustrato, idem	28 —	5
Illustrazione Coloniale, viale S. Michele del Carso, 10.	50 —	20
Il Ricamo (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14)	18 —	5
La Novità, idem	44 —	5
La Biancheria Elegante, idem . . .	38 —	5
La Moda dei Bambini, idem. . . .	38 —	5
Giornale Illustrato dei Viaggi, idem	48 —	5
Perugia:		
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6	36 —	15
Pistoia:		
Il Commercio Pistoiese, piazza San Lorenzo, 6	10 —	20
Roma:		
Echi e Commenti, via Po, 58 . . .	100 —	10
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	15
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	15
Rivista di Politica Economica, piazza Venezia, 5	50 —	10
Bollettino di Notizie Economiche, id.	50 —	10
L'Organizzazione Industriale, id. . .	35 —	10
Rassegna dell'Usila, idem	10 —	10
L'Assistenza Sociale nell'Industria, id.	20 —	10
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem.	40 —	10
Proprietà Edilizia, idem.	15 —	10
Nuova Antologia, via del Collegio Romano, 10	100 —	10
L'Azione Coloniale (con associaz. all'I.F.A.I.) via Regina Elena, 86 .	20 —	10
Europa Fascista - Giovanissima, via Monte del Gallo, 26	60 —	10
Supremazia, via Oslavia, 37	20 —	50
Cerevisia, via A. Bosio, 2	60 —	15
L'Italia d'Oltremare, via dei Prefetti, 46	54 —	15
Il Giornale dei Ragazzi, via dei Portoghesi, 18	16 —	5
La Critica, via Cavour, 185	50 30	10
L'Italia che scrive, via delle Tre Cannelle, 1 b	30 —	14
Torino:		
Gymnasium (Soc. Ed. Internazionale, c. Reg. Margherita, 176). . .	15 —	15
Convivium, idem	40 —	15

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni bisogna menzionare la qualità di Soci della "Consociazione Turistica Italiana", indicando il numero della Tessera.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO LXVIII - NUMERO 12 DICEMBRE 1942 - XXI E. F.

I NOSTRI SOLDATI IN RUSSIA

1° - LE OPERAZIONI DEL C. S. I. R.

Non appena i nostri alleati iniziarono, il 22 giugno 1941, le operazioni contro la Russia, il Duce volle che l'Italia non prendesse parte all'impresa soltanto con il cameratesco fervore degli augurî e con la solidarietà dei propositi, ma – come era già avvenuto in Spagna, dove l'Italia aveva avuto, coi suoi volontari, il primo posto in tutte le battaglie – anche col far partecipare attivamente alle operazioni sulla fronte orientale un nostro Corpo di spedizione.

Questo venne rapidamente costituito con le Divisioni autotrasportabili «Pasubio» e «Torino» e con la 3ª Divisione «Celere» e, dopo un viaggio quasi trionfale a traverso l'Europa – viaggio durante il quale le dimostrazioni di simpatia ricevute non potevano non far comprendere ai nostri soldati l'impegno d'onore assunto, non soltanto con la Patria lontana, ma anche al cospetto dell'Europa e del mondo –, seguirono le lunghe e faticose marce per via ordinaria, onde raggiungere la zona d'impiego.

Al collaudo – a traverso gli inevitabili disagi – delle energie fisiche dei nostri soldati, non tardò poi a seguire quello delle energie spirituali nel combattimento; esse rifulsero ancora una volta, come già nel 1812, nel 1855 e nel 1919, nelle prove di valore dei combattenti italiani.

Anche sull'immensa fronte russa tutte le truppe, i Corpi, i Servizî del C.S.I.R., in nobilissima gara con quelli germanici, ungheresi e romeni, dovevano dimostrare, infatti, sempre e dovunque, tutte le loro virtù: l'intrepido valore del soldato, la sua preparazione, il suo allenamento alla fatica, al disagio, al pericolo. Ogni mèta assegnata ai nostri Reggimenti, per quanto lontana, venne sempre tempestivamente raggiunta; ogni posto tenuto con onore, ogni còmpito assolto, malgrado tutte le difficoltà e l'ostinata resistenza nemica.

Dalla piena consapevolezza degli scopi che noi perseguiamo per assicurare una maggiore grandezza alla Patria ed un più sicuro avvenire ai nostri figli; dall'orgoglio di concorrere alla salvezza della civiltà europea; dalla certezza che tutta l'Italia li segue con sicura fede, con provvido affetto e con materno orgoglio, i nostri soldati hanno tratto, infatti, quel coraggio, quell'abnegazione e quella pazienza che hanno valso loro, ancora una volta, l'ammirazione del mondo. Essi hanno dimostrato sempre quel profondo senso del dovere, fedeli al quale – in ogni prova e in ogni circostanza, coi carri armati, con le mitragliatrici, con le bombe a mano, col fucile e con l'arma bianca – i nostri fanti, alpini, bersaglieri, carristi, guastatori hanno rinnovato le indimenticabili gesta del Carso; i nostri artiglieri, con la potenza delle loro bocche da fuoco, sempre impiegate con la tradizionale perizia, hanno sconvolto ogni riparo ed infranto ogni tentativo nemico; i cavalieri hanno emulato i fanti con le mitragliatrici ed i moschetti, per tornare, al momento opportuno, alle gloriose, travolgenti cariche del passato; i genieri sono stati, come sempre, infaticabili ed onnipresenti; mentre, a raccogliere insieme tutte queste mirabili energie, per volgerle tempestivamente alla vittoria, hanno provveduto l'intelligenza e la preparazione dei nostri Comandi, e ad alimentarle efficacemente sono intervenuti i Servizi, sempre e dovunque mirabilmente organizzati.

Il combattimento di Iassnaia Poliana (11-12 agosto 1941).

La prima Divisione nostra, che ricevette il battesimo del fuoco sulla fronte orientale, fu la « Pasubio », la quale – giunta verso la fine di luglio nella regione di Balta, dove fu passata in rivista dal generale von Schobert, che appena qualche giorno dopo doveva incontrare morte gloriosa sul campo di battaglia – fu incaricata di eliminare le resistenze nemiche lungo il corso inferiore del Bug e, spostatasi verso Sud, in direzione di Iassnaia Poliana, battè con vigoroso

IL GEN. GIOVANNI MESSE PASSA IN RIVISTA LE TRUPPE.

in quanto le nostre unità avevano concorso in modo preminente alla difesa del Dniepr durante la battaglia di Kremenciug (conquistata il 10 settembre dalla 17ª Armata germanica), ed avevano consentito di disimpegnare le unità del Gruppo corazzato Kleist per lanciarle verso il Nord.

Il 17 settembre, la Divisione « Pasubio » venne impiegata oltre il Dniepr, a protezione del fianco destro della 17ª Armata germanica, che avanzava su Poltava; la difesa del suo settore sul Dniepr venne assunta da unità della « Celere ».

La « Pasubio », passato il fiume a Derievka, raggiunse Tzaricianka sull'Oriol, dove si schierò per l'allargamento della testa di ponte colà costituita. Essa prese parte il 24 e il 25 settembre con le truppe tedesche ai

impeto alcune unità sovietiche; mentre una colonna motorizzata si impadroniva di numerosi autocarri e distruggeva molte bocche da fuoco nemiche. Così, per la prima volta sulla fronte russa, il successo arrise anche ai nostri infaticabili soldati, che, non appena impegnati nel combattimento, avevano dimenticato i lunghi giorni di viaggio e di marcia, i troppo brevi riposi all'addiaccio, tutte le fatiche e i disagi fino allora sopportati.

La Divisione « Pasubio » assumeva, il 18 agosto, la difesa del settore del Dniepr, tra Derievka e Verkhnednieprovsk; il 6 settembre la Divisione « Celere » prolungava il settore sino ai margini di Dniepropetrovsk (la città e la testa di ponte erano tenute dal III C. d'A. germanico); il 13 settembre l'81° Fanteria e il 52° Artiglieria (Divisione « Torino ») occupavano il settore tra Dniepropetrovsk e Voloskoie.

Il 3 settembre la « Pasubio » concorreva efficacemente all'attacco del III C. d'A. germanico, diretto ad ampliare la testa di ponte di Dniepropetrovsk.

L'8 e il 9 settembre le nostre artiglierie di C. d'A., con potente azione di fuoco, sostennero l'attacco del III C. d'A. germanico su Kamenka, azione diretta anch'essa ad allargare la suddetta testa di ponte.

Durante il mese di settembre le nostre unità respinsero i continui attacchi del nemico, che tentava di tornare sulla sponda destra del Dniepr e sugli isolotti del fiume, ed eseguirono riusciti colpi di mano sulla sponda destra.

Il 19 settembre arrivava nella zona del Dniepr il grosso della Divisione « Torino ».

Il tempestivo attestamento del C.S.I.R. al Dniepr, effettuato nonostante difficoltà logistiche e climatiche assai gravi, rappresentava un formidabile apporto per il Gruppo Armate del Sud,

IL CAPPELLANO MEDAGLIA D'ORO DON GIOVANNI MAZZONI

SQUADRONI DI CAVALLERIA IN AZIONE.

violenti combattimenti cui diede luogo l'accanita resistenza nemica, infliggendo all'avversario gravi perdite.

Il favorevole andamento delle operazioni delle grandi unità germaniche verso Nord-est rendeva intanto matura l'azione per liberare dalla pressione russa la testa di ponte di Dniepropetrovsk e sbarazzare dal nemico la regione tra il Dniepr, l'Oriol e il Samara.

In questa operazione, che venne affidata al gruppo Mackensen (C.S.I.R. e III C. d'A. germanico) ed al XIV C. d'A. germanico, le nostre truppe dovettero svolgere un attacco concentrico nella zona Dniepr-Oriol e sulla linea Tzariciaka-Kamenka, allo scopo di chiudere le truppe nemiche in una sacca.

La manovra di Petrikovka (28-30 settembre 1941).

Si arrivò così alla brillante, rapida manovra di Petrikovka.

La Divisione « Torino », rinforzata con la 63ª Legione CC. NN., passato il Dniepr a Dniepropetrovsk, avanzò lungo la riva sinistra del fiume; mentre la « Pasubio » muoveva da Tzaricianka verso Petrikovka e reparti della « Celere » (XX e XXV Battaglione del 3° Bersaglieri ed altri minori), traghettato il Dniepr, concorrevano efficacemente all'azione.

Alla sera del 29 l'ingabbiamento delle forze avversarie era completo: gravissime furono le perdite del nemico e il rastrellamento della zona, terminato il 30 settembre, procurò un ricco bottino e ben 8000 prigionieri russi.

Durante tutto il mese di settembre i nostri pontieri si erano prodigati a mantenere in efficenza i ponti di Dniepropetrovsk, costantemente bersagliati dal tiro dell'artiglieria e dai bombardamenti aerei russi. Dal 25 al 28 settembre essi li ricomposero per ben undici volte sotto la continua offesa nemica, mostrandosi sempre memori e sempre degni delle gesta compiute dai nostri pontieri nell'ottobre del 1918, per consentire il passaggio del Piave in piena al nostro esercito in marcia verso la vittoria decisiva.

IL TEATRO DELLE OPERAZIONI DEL C.S.I.R.

ARDIMENTOSE AZIONI DI PATTUGLIE.

Il bollettino del Comando Supremo tedesco, che aveva già rilevato il valore italiano in data del 9 settembre, riconobbe le virtù militari delle nostre truppe anche il giorno 30 e il 2 ottobre, quando cioè il generale von Mackensen, alle cui dipendenze aveva operato il Corpo di spedizione, diramò un ordine del giorno, col quale ringraziò le nostre Unità per la loro efficace collaborazione, ricordò come tutti i suoi intendimenti e tutte le sue disposizioni avessero avuto sempre una piena comprensione ed una prontissima esecuzione, esaltò lo slancio animoso della Divisione

I NOSTRI FANTI ALL'ATTACCO.

Le stesse prove di eroico ardimento, di difficile perseveranza e di perfetta istruzione tecnica i nostri pontieri dovevano poi rinnovare sulla fronte orientale, in tutte le circostanze nelle quali l'opera loro risultò necessaria: sul Bug, sul Dniepr, sul Donez e sul Don; e noi non possiamo ricordare senza un legittimo sentimento di orgoglio l'austera cerimonia, durante la quale vennero solennemente consegnate ad eroici ufficiali e pontieri italiani 22 nostre medaglie al valore e 28 croci di ferro tedesche. Ricompense in vero ben meritate, come dimostra il fatto che, dei 370 uomini di un nostro Battaglione del Genio, 55 caddero da eroi sul campo di battaglia e 60 furono feriti in appena un mese.

Bene a ragione, dunque, il generale von Mackensen rivolse ai genieri del C.S.I.R. il suo vivo elogio «per il loro esemplare contegno».

La vittoriosa conclusione della battaglia di annientamento, concepita dal nostro Comando ed eseguita dalle grandi unità del C.S.I.R., dimostrava ancora una volta le brillanti qualità delle nostre truppe, che avevano annientato o catturato elementi appartenenti a ben quattro Divisioni rosse, ottenendo un successo militare di primissimo ordine.

«Torino» e dei nostri genieri, augurando al nostro Corpo di spedizione sempre nuovi successi.

Caduta Kiev, gli Italiani ripresero la marcia al di là del Dniepr, verso il corso del Donez ed attaccarono vigorosamente anche quest'altra ben munita linea difensiva, allo scopo di crearvi qualche testa di ponte, per poter assicurare il proseguimento delle operazioni.

Intanto, tra l'8 ed il 25 ottobre si svolgeva un nuovo ciclo operativo e le nostre Divisioni, ripartite in più colonne, insieme alle Camicie Nere della «Tagliamento», vi parteciparono

con onore, occupando Misshiriti e Mavrino, per prendere parte, immediatamente dopo, anche alla grande battaglia detta del Mar d'Azov, nella quale le nostre truppe portarono il loro valido contributo, dimostrando l'alto grado della loro preparazione fisica e morale e superando tutte le difficoltà, comprese quelle opposte dall'avversa stagione.

Questo periodo fu, infatti, caratterizzato da un susseguirsi di spostamenti rapidissimi e continui e da una serie di vittoriosi scontri contro le retroguardie avversarie, costituite da reparti manovrieri, tenaci e spesso forniti di numerose artiglierie.

SOLDATI RUSSI CHE SI ARRENDONO.

PRIGIONIERI RUSSI IN MARCIA VERSO I CAMPI DI CONCENTRAMENTO.

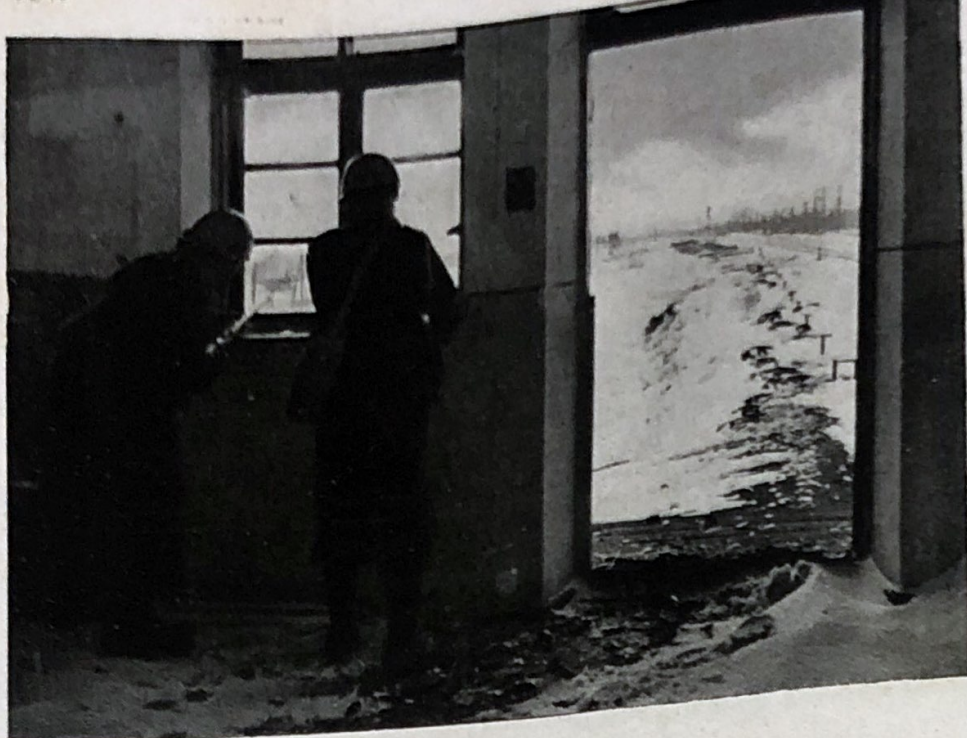
La battaglia di Pavlograd (9-10 ottobre 1941).

Le nostre Divisioni giunsero alle rive del Volcia, dove il nemico, impetuosamente incalzato, aveva lasciato la testa di ponte di Pavlograd. La colonna motorizzata del colonnello Garelli, prontamente costituita per eliminare la minaccia rappresentata da tale testa di ponte, assolse brillantemente il suo compito e nei giorni 9 e 10 ottobre si svolse la battaglia di Pavlograd, durante la quale si distinsero anche le Camicie Nere della Legione «Val Tagliamento»; mentre la Divisione «Celere» inseguiva il nemico in direzione di Stalino.

Le piogge torrenziali, che quasi ininterrottamente imperversarono durante tutto il mese di ottobre, avevano reso, intanto, il terreno assolutamente impraticabile agli automezzi.

Venne allora il momento della Cavalleria, ed i reggimenti «Savoia» e «Novara», appoggiati dalle batterie a cavallo, assolsero il compito affidato alla Divisione. Con spostamenti giornalieri di 40-50 e persino di 70 km., attraverso sterminate pianure trasformate in pantani, la nostra Cavalleria riuscì ad agganciare l'avversario, battendolo duramente in ripetuti combattimenti, come quelli di Uspenovka, Ulakli, Afdeievka.

Nel contempo, il 3° Reggimento Bersaglieri faceva quanto umanamente era possibile per seguire il movimento della Cavalleria; mentre i servizi della 3ª Divisione, sormontando difficoltà eccezionali, riuscivano a rifornire con lodevole regolarità le truppe avanzanti.

Poiché nel settore assegnato al Corpo di spedizione italiano il nemico ripiegava rapidamente, venne lanciata all'inseguimento una colonna

NOSTRI AVAMPOSTI.

motorizzata di Bersaglieri, Artiglieria e Camicie Nere. Poi tutte le nostre Divisioni, schieratesi in corrispondenza delle nuove direttrici di attacco, continuarono l'inseguimento dei Russi, avanzando irresistibilmente, insieme a quelle alleate, verso il bacino del Donez.

La conquista di Stalino (20 ottobre 1941).

La sera del giorno 20 il nostro sforzo tenace e l'eroismo delle nostre truppe furono coronati dal più brillante successo. I Bersaglieri del XX Battaglione e gli squadroni del « Savoia » e del « Novara » si incontrarono, infatti, a Stalino con gli Alpini germanici, rendendo impossibile ai sovietici, con la rapidità della loro manovra, di compiere le solite distruzioni anche in questo importantissimo centro industriale. Stalino, città di mezzo milione di abitanti, capitale della zona industriale del Donez, sede di colossali stabilimenti metallurgici, rappresentava uno dei maggiori perni della resistenza delle armate russe ed era stata conquistata di colpo.

Conquistata Stalino, bisognava allargare la no-

ione verso Est, giungere al Donez, conquistare altri centri abitati. Per conseguenza, le nostre truppe non ebbero riposo e – come constatava anche la stampa tedesca con la più sentita ammirazione – ripresero ben tosto la marcia, senza dar tregua al nemico.

La « Pasubio » conquistò Gorlovka, la Divisione « Celere », e precisamente il 3° Reggimento Bersaglieri, con le batterie a cavallo, conquistò Rikovo. Così, anche per lo sforzo compiuto dai nostri soldati, le più grandi risorse del bacino del Donez erano ormai in possesso delle forze dell'Asse: mentre le distanze che ancora separavano le nostre truppe dalle sponde del fiume diminuivano sempre più.

Appena riordinatasi, la nostra Divisione « Celere », raggiunta Gorlovka, doveva occupare la displuviale sulla quale correva la ferrovia Gorlovka-Debalzevo, mentre la « Pasubio », – costituita con l'80° Fanteria una colonna al comando del Colonnello Chiaramonti, – puntò su Nikitovka, dove si erano asserragliate notevoli forze avversarie. Spintasi, per assolvere il suo compito, in mezzo al dispositivo nemico, la colonna dovette rassegnarsi a perdere il contatto

CAVALLI ADIBITI AL TRAINO, CHE AFFONDANO SUI CAMPI DI NEVE.

ARTIGLIERIA ITALIANA IN AZIONE.

tattico con le altre nostre Divisioni impegnate a rastrellare le zone circostanti. Il nemico lanciò allora contro i nostri ingenti forze di uomini e di materiali; ma i fanti dell'80°, asserragliati in un quadrilatero di grossi edifici, resistettero impavidamente ai bombardamenti ed agli assalti nemici per nove giorni, fino a quando il XX Battaglione Bersaglieri e due Battaglioni del 79° Fanteria, attaccate le posizioni nemiche di Nikitovka, riuscirono, con un violentissimo combattimento, il giorno 11 novembre, a raggiungere la colonna Chiaramonti.

La marcia ad Oriente venne subito ripresa, e la stampa tedesca mise nel dovuto rilievo il valido contributo delle truppe del C.S.I.R. nell'occupazione del bacino del Donez, affermando che, nella conquista dell' Ucraina, come nei fatti d'arme degli ultimi giorni, i combattenti italiani avevano dato prova di eroico valore, costituendo spesso i reparti più avanzati dell'Asse nel settore del Donez.

Anche l'eroismo della nostra Aviazione s'imponeva all'ammirazione dei nostri alleati per le grandi difficoltà superate e per i prodigi compiuti, insieme all'Arma aerea tedesca.

Il 12 novembre la Divisione « Celere », affidato il settore Gorlovka-Rikovo alla « Pasubio », si trasferiva nella zona di Iassinovatoie, per riordinarsi. Ma gli eventi incalzando, non erano possibili indugi. Bisognava accelerare i tempi, ché la situazione rese nuovamente necessario l'immediato impiego della « Celere » sul Mius, a protezione del fianco sinistro del XLIX Corpo d'armata tedesco.

Mentre le nostre Divisioni di Fanteria, il 18 novembre, combattevano tra Gorlovka e Rikovo, distruggendo quattro reggimenti rossi, la « Celere », lasciati indietro i due reggimenti di Cavalleria – i cui cavalli erano stati troppo duramente provati dalle fatiche del precedente periodo – col solo 3° Reggimento Bersaglieri ed un gruppo di batterie a cavallo, muoveva, il 24 novembre, verso la nuova zona, la raggiungeva in breve, e senza por tempo in mezzo, schierandosi in ordine di battaglia si dovette subito impegnare in accaniti combattimenti, per l'occupazione di alcuni abitati (Mikhailovka, Ivanovka, Malo-Orlovka, Novaia-Orlovka), tenuti ancora da elementi nemici.

BERSAGLIERI VERSO LA PRIMA LINEA.

AUTOCOLONNA BOLSCEVICA DISTRUTTA.

FRONTE DEL DON – ARTIGLIERIE ALL'INSEGUIMENTO DEL NEMICO.

a Kiazepetovka, a Rikovo, a Rassipnaia ed in molte altre località, col possesso delle quali fu possibile costituire una vera e propria linea di resistenza, collegata con le unità germaniche ed appoggiata agli abitati, che, mentre nell'uniforme terreno costituivano per la difesa ottimi appigli tattici, offrivano alle truppe, nella cruda stagione, un certo riparo.

Nel respingere ancora una volta i contrattacchi nemici si distinse in particolar modo la Divisione « Torino », e il 12 dicembre cadde da prode, alla testa delle sue truppe, il Comandante la Fanteria della Divisione stessa, Generale Ugo De Carolis, che concluse così, in un giorno di vittoria, la sua eroica vita, tutta consacrata al dovere e alla Patria.

La battaglia di Natale.

Il 15 dicembre tutte le forze del C.S.I.R. avevano già assunto il loro schieramento invernale; ma il nemico, non ancora stanco delle numerose sconfitte subite, preparava ancora una grande offensiva, che venne sferrata con forti contingenti nelle primissime ore del giorno di Natale – sacro a tutti i popoli della Cristianità – specialmente contro le posizioni tenute dalla nostra Divisione « Celere ». La furibonda battaglia si svolse fra la neve ed il gelo per tre giorni. Non meno di quattro Divisioni russe (tre di fanteria ed una di cavalleria) avevano iniziato ed alimentavano l'attacco, nella speranza di sorprendere e di sfondare il nostro schieramento.

Il mattino di Natale le nostre posizioni, attaccate da grossi reparti di Fanteria, da squadroni di Cavalleria e da carri armati russi, resistettero strenuamente, e per tutta la giornata – pur nel tormento della bufera – i Bersaglieri del 3° e le Camicie Nere della « Val Tagliamento » tennero testa alle soverchianti forze nemiche.

Ma il giorno successivo tutta la 3° Divisione, col cameratesco concorso di alcuni reparti ger-

La campagna invernale (novembre 1941-marzo 1942).

Prima che sopraggiungesse l'inverno, il nostro Comando dovette risolvere non pochi problemi per gli alloggiamenti, le comunicazioni, i trasporti, e predisporre le provvidenze logistiche necessarie ad assicurare l'efficienza delle nostre truppe, tanto più che i Russi speravano di profittare appunto del rigore della stagione per tentare di ridurre i successi conseguiti dagli alleati.

Per conseguenza, i nostri soldati dovettero combattere ancora strenuamente a Gorlovka,

manici, passò al contrattacco, mentre nel settore vicino altre unità italiane muovevano contro il nemico. Tutta la massa avversaria venne così ricacciata sulle posizioni di partenza e, quindi, inseguita e costretta a lasciare sul terreno oltre duemila morti, mille prigionieri, centinaia di cannoni, di mitragliatrici e di armi automatiche ed un ingente bottino di altro materiale.

Durante la nostra vittoriosa resistenza all'offensiva bolscevica, proprio nel giorno sacro alla nascita del Redentore, cadeva, mentre era intento alla sua sacra missione fra i Bersaglieri del 3°, il cappellano militare Don Giovanni Mazzoni, sul cui petto già affermavano il suo valore di sacerdote e di combattente, oltre ad una medaglia d'argento ed a due di bronzo, anche la medaglia d'oro meritata nella grande guerra passata. Alla sua memoria è stata conferita, proprio in questi giorni, una seconda medaglia d'oro al valore.

Oltre alla «Celere», si era specialmente distinta la Divisione «Torino», che, prima ancora che si iniziasse la battaglia di Natale, era riuscita a spezzare le ostinate resistenze sovietiche, a conquistare nuove posizioni e ad annientare interi squadroni di cavalleria cosacca.

Nello stesso modo fallirono gli attacchi rinnovati dal nemico anche durante i mesi di gennaio e di febbraio; e meritano particolare menzione le brillanti operazioni svolte dal nostro raggruppamento tattico «Musino», costituito da due battaglioni Pontieri, da un gruppo Carristi, entrambi appiedati. Tale raggruppamento, dal 16 al 22 febbraio, sostenne, infatti, con incrollabile tenacia, ripetuti attacchi russi, riuscendo a respingerli tutti.

Il 27 febbraio, dopo una violenta preparazione di artiglieria, si ebbe ancora, sulla fronte della Divisione «Torino», un violento attacco dei bolscevichi, che tentarono di avviluppare l'importante caposaldo di Novaia Orlovka; ma, dopo accaniti combattimenti e vittoriosi contrattacchi, i Russi vennero costretti ancora una volta a ripiegare con gravissime perdite, come avvenne anche nei primi giorni di marzo.

Così, in sette mesi di campagna – durante i quali il C.S.I.R. aveva percorso centinaia e centinaia di chilometri, marciando e combattendo vittoriosamente –, le nostre truppe avevano catturato ai bolscevichi oltre 16.700 prigionieri, 16 cannoni, 13 mortai, 110 mitragliatrici, 400 fucili automatici, 5000 fucili, 60 automezzi, 500 carri, 1000 cavalli.

Insieme a tutti i reparti del nostro Corpo di spedizione si era sempre e dovunque distinta anche la nostra Aviazione, che aveva abbattuto complessivamente 68 velivoli russi, danneggiandone gravemente altri 18.

A premiare il valore delle nostre truppe, oltre alle innumerevoli ricompense individuali – fra le quali l'Ordine Militare di Savoia e la Croce di Ferro conferiti al generale Messe, – vennero assegnate ai reparti: una medaglia d'oro al valor militare alla bandiera dell'80° Reggimento Fanteria; una medaglia d'oro al labaro del 3° Reggimento Bersaglieri, il cui comandante, colonnello Caretto, doveva poi incontrare gloriosa morte sul campo; una medaglia d'argento all'81° Reggimento Fanteria; una medaglia d'argento allo stendardo del Reggimento Artiglieria a cavallo; una medaglia d'argento al labaro della 63ª Legione Camicie Nere «Val Tagliamento»; una medaglia di bronzo allo stendardo del Reggimento «Savoia Cavalleria».

Generale EDOARDO SCALA

N. d. R. – Al prossimo numero la seconda ed ultima parte di questa rassegna: Le operazioni dell'A. R. M. I. R.

DONEZ – NOSTRE PATTUGLIE ALLA CONQUISTA DI UN'IMPORTANTE FABBRICA.

LA STRADA TRANSBALCANICA ADRIATICO-DANUBIO

La stampa quotidiana ha di recente accennato brevemente a un accordo fra l'Italia, anche a nome dell'Albania, e la Bulgaria, concernente la comunicazione stradale fra i porti di Antivari e di Durazzo e le città bulgare di Sofia e di Ruse. Tale accordo – firmato a Palazzo Chigi dal conte Galeazzo Ciano e dal ministro bulgaro del Commercio, dell'Industria e del Lavoro dott. Nicola Zaharieff – assume, soprattutto nel momento attuale, una grande importanza, e merita, quindi, di essere più diffusamente conosciuto. Si tratta, infatti, della realizzazione del collegamento fra l'Adriatico e il Danubio (Ruse è il maggior porto danubiano della Bulgaria), finora ostacolato dalle difficoltà politiche esistenti tra l'Italia e l'ex Iugoslavia da una parte, l'ex Iugoslavia e la Bulgaria dall'altra.

I NUOVI CONFINI, NON ANCORA DEFINITI, SONO INDICATI CON LARGA APPROSSIMAZIONE.

Ma oggi, in seguito allo smembramento della Iugoslavia, la grande Bulgaria, realizzata dopo le vittorie dell'Asse nei Balcani, confina con l'Albania, ingrandita con i redenti territori del Cossovo e del Dibrano, e i rapporti di vicinanza bulgaro-albanese sono improntati alla più stretta collaborazione, nell'orbita dell'Asse. Così ai recenti accordi, che allargano e agevolano gli scambi commerciali fra Italia e Bulgaria, si è aggiunto quello relativo al problema delle comunicazioni fra i due paesi, studiato già a Sofia in occasione della visita del ministro Riccardi, nello scorso maggio, e ora felicemente concluso.

Si sono gettate così le basi per un'ampia collaborazione italiana allo sviluppo industriale della Bulgaria e per un notevole aumento degli scambi fra le due Nazioni, allo scopo d'intensificare la mutua assistenza nei duri tempi della guerra e le nostre relazioni dopo la comune Vittoria.

Gli scambi commerciali.

Già prima dell'attuale guerra il commercio estero bulgaro si svolgeva principalmente con la Germania e l'Italia.

ESPORTAZIONI DALLA BULGARIA IN ITALIA.

(frumento, mais, tabacco, pollame, uova, semi oleosi).

	tonn.	per Leva	=	Lit.
1938 (1)	69.155	422.439.000		98.090.000 (2)
1939	72.421	367.468.000		85.554.000
1940	106.000	631.000.000		148.790.000

ESPORTAZIONI DALL'ITALIA IN BULGARIA.

(filati di lana e cotone, tessuti in genere, prodotti chimici, agrumi).

	tonn.	per Leva	=	Lit.
1938 (3)	14.456	370.290.000		85.981.000
1939	14.945	357.069.000		82.162.000
1940	12.000	467.000.000		110.119.000

(1) 1935, Lit. 33.457.000; 1936, Lit. 28.891.000; 1937, Lit. 76.290.614.

(2) La riduzione in lire italiane è stata fatta sulla seguente base: 100 Leva = Lit. 23,22 nel 1938, 23,01 nel 1939 e 23,59 nel 1940 (cambi di *clearing*).

(3) 1935, Lit. 10.800.000; 1936, Lit. 3.299.000; 1937, Lit. 48.792.000.

Negli ultimi tempi gli scambi hanno subito un notevolissimo aumento.

Fino allo scoppio delle ostilità, il traffico delle merci ricche tra Italia e Bulgaria si svolgeva per ferrovia via Sofia-Nissa-Belgrado-Zagabria-Postumia-Trieste (1125 km.), e viceversa; quelle povere venivano, invece, inoltrate via mare (M. Nero, Mar di Marmara, Egeo) e, in minor parte, per via fluviale (Danubio), fino in Ungheria, donde proseguivano verso l'Italia per ferrovia.

La guerra ha sospeso le comunicazioni marittime e notevolmente ridotto quelle ferroviarie attraverso la Serbia, l'Ungheria e la Croazia, o la Germania, a causa dell'interruzione di alcune linee per la distruzione di ponti sul Danubio e sulla Sava, dell'impossibilità da parte di altre linee (per esempio, la Sofia-Nissa-Belgrado-Zagabria-Fiume) a sopportare un traffico intenso, della enorme congestione di quelle in efficienza (come la Sofia-Nissa-Belgrado-Budapest-Vienna-Tarvisio). Così che occorrono ora non meno di 50-60 giorni perché le merci bulgare giungano in Italia.

Il problema è analogo in relazione alla Romania, con la quale pure abbiamo intensi scambi.

Esportazioni dalla Romania in Italia.

(petrolio, benzina, oli minerali greggi, semi oleosi, frumento).

1936	lire	220.750.000
1937	»	394.700.000
1938	»	253.500.000
1939	»	309.000.000

Nel 1938 la Romania esportò in Italia 34.000 tonn. di petrolio, 31.600 di semi oleosi, 38.840 di benzina, 450.000 di oli minerali greggi, 15.320 di frumento.

Esportazioni dall'Italia in Romania.

(filati, tessuti, fibre artificiali, prodotti chimici, zolfo, agrumi, macchinari, ecc.).

1936	lire	20.780.000
1937	»	128.800.000
1938	»	139.000.000
1939	»	192.000.000

Attualmente anche gli scambi con la Romania sono di gran lunga superiori alle cifre sopra indicate.

Prima della guerra il traffico viaggiatori tra Italia e Romania si svolgeva per mezzo dell'Orient Express, via Zagabria-Vinkovci-Subotica-Timisoara-Bucarest (da Trieste a Bucarest in 33 ore); le merci seguivano, invece, per lo più la via marittima Costanza (M. Nero), Mar di Marmara, M. Egeo, Italia. A Costanza, com'è noto, sbocca l'oleodotto di Ploesti, dal quale navi cisterne prelevavano 450-500 mila tonn. annue di carburante destinato all'Italia. I trasporti marittimi erano integrati da quelli ferroviari, seguendo lo stesso itinerario dei treni viaggiatori,

ANTIVARI: IL VECCHIO ABITATO SEMIDISTRUTTO NEL 1877, AI PIEDI DEL VELI VRH.

ANTIVARI IN UNA STAMPA DELL'OTTOCENTO: NELLO SFONDO IL MASSICCIO DELLA RUMIJA.

LA NUOVA ANTIVARI. LA POSA DELLA PRIMA PIETRA ALLA PRESENZA DEL PRINCIPE NICOLA DI MONTENEGRO (9 MAGGIO 1908).

IL LAGO DI SCUTARI, CHE SI ESTENDE PER 370 KMQ.

e nella buona stagione anche dai trasporti fluviali via Danubio fino in Ungheria, e da qui in Italia, a mezzo ferrovia, valico Tarvisio, o Postumia, o Fiume.

La strada Adriatico-Danubio.

Date le attuali circostanze belliche, appare chiaramente l'utilità di creare una linea di comunicazione che possa sostituire quella marittima e quella terrestre Trieste-Tarvisio-Vienna-Budapest-Arad-Brasov-Bucarest, ambedue di lungo percorso e soggette alle difficoltà del momento.

Unica soluzione è sembrata quella di realizzare un rapido collegamento autostradale, su vie già esistenti, fra i porti dell'Adriatico e la

... primo tempo, da estendersi in seguito alla Romania.

Il Sindacato "Traba" (Trasporti Adriatici Balcanici), costituito dalla *Banca Nazionale del Lavoro*, dalla *Fiat*, dall'*Agip*, dall'*Italstrade* e dalla *Compagnia di Antivari*, con l'appoggio della *Banca Commerciale*, ha studiato il relativo progetto. E in seguito ai recenti accordi col Governo bulgaro, è stata costituita una Società mista italo-bulgara, denominata «Società Balcanica di Trasporto», allo scopo di effettuare trasporti di merci e di passeggeri sui seguenti percorsi:

a) Antivari-Scutari-Prizreni-Skopje-Sofia, chilometri 550.

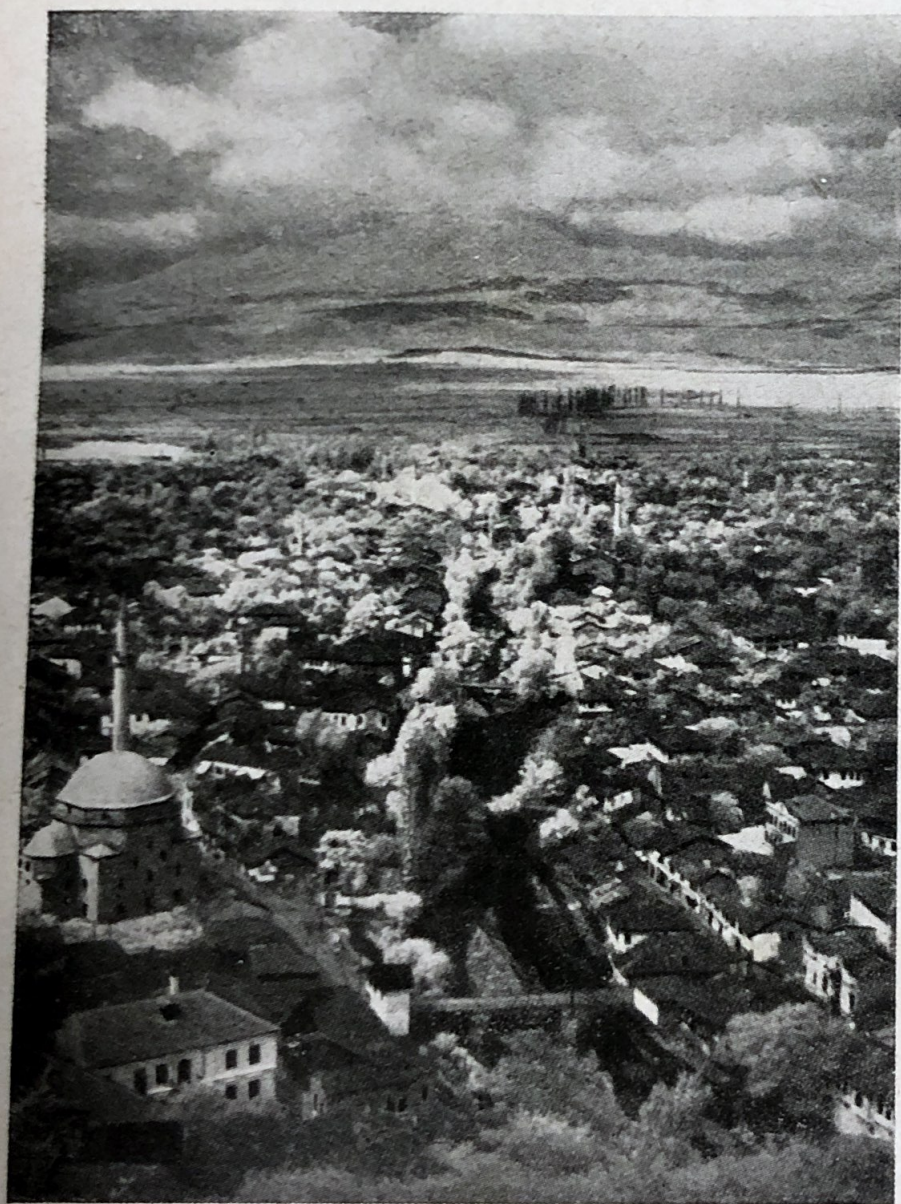
b) Durazzo-Elbasani-Struga-Tetova-Skopje-Sofia, km. 565.

Queste due strade, che hanno in comune il tratto Skopje-Sofia (220 km.), esistono già: esse richiedono solo opere di sistemazione lungo il percorso bulgaro e nel breve tratto Antivari-Scutari. I lavori stradali saranno limitati in un primo tnmpo al puro necessario; in un secondo tempo, a traffico avviato, si potrà studiare una più radicale e definitiva sistemazione: e ciò in relazione alle esigenze del traffico e compatibilmente con i fondi a disposizione e con la possibilità, ora certo assai scarsa, di trovare le materie prime necessarie a un radicale rifacimento della strada prescelta.

Se dal punto di vista tecnico sarebbe forse preferibile quella più meridionale, dato che le condizioni plano-altimetriche da Durazzo a Skopje si prospettano migliori di quelle del tronco settentrionale (Antivari-Skopje), altre ragioni di carattere politico ed economico (fra cui la valorizzazione del Cossovo, ricco di prodotti agricoli e di cromite) sono a favore di questo secondo percorso.

Allo stato attuale delle cose, conviene sperimentare contemporaneamente i due itinerari, per rendersi esatto conto degli effettivi vantaggi che l'uno presenta sull'altro.

Il porto di Antivari, ben protetto dai venti, si presta fin d'ora, con i suoi 250 m. di banchina, all'ancoraggio simultaneo di tre navi con pescaggio di 8 metri. Nel porto di Durazzo sono stati già eseguiti, negli scorsi anni, importanti lavori, ed esso può, se necessario, essere ampliato: lo specchio d'acqua a fondo utile potrà, infatti, essere aumentato, col conseguente maggiore sviluppo delle banchine di attracco e con la creazione di moli sporgenti. Anche i fondali, oggi di 7 m. al massimo, potranno, se necessario, essere sensibilmente aumentati.

PANORAMA DI SCUTARI DALL'ALTO DEL CASTELLO. A SINISTRA, IN PRIMO PIANO, IL BAZAR E IL MARGINE PALUDOSO DEL LAGO. NELLO SFONDO, LE ALPI ALBANESI.

PRIZRENI. VEDUTA PARZIALE DELLA CITTÀ E DEL POLJE, FINO AL DRIN BIANCO.

I servizi marittimi fra Italia e Albania sono oggi oberati dai trasporti militari, ma le Compagnie di navigazione e le Autorità militari giungeranno certo ad un accordo per inserire i traffici derivanti dall'esercizio della nuova strada in quelli già esistenti.

Il servizio merci funzionerà al più presto. Quando esso sarà perfezionato, il percorso verrà coperto in due giorni. In seguito, sarà istituito il servizio passeggeri, che effettuerà anch'esso il percorso in due giorni, con pernottamento a Skopje, che trovasi a 330 km. da Antivari, 345 da Durazzo e 220 da Sofia. Col graduale miglioramento del tracciato si pensa, però, che la distanza possa, in avvenire, essere coperta in un giorno e mezzo e forse anche in uno solo.

Bulgaria e Romania hanno, intanto, firmato un protocollo per la costruzione di un ponte sul Danubio, tra Ruse (Bulgaria) e Giurgiu (Romania), ove ora esiste soltanto un traghetto. Questo ponte è stato ideato nel quadro dell'accordo italo-bulgaro, poiché in un secondo tempo la camionabile in partenza da Antivari o da Durazzo dovrà collegare l'Adriatico anche con la Romania. I 402 km. da Sofia a Bucarest – via Ruse e Giurgiu – potranno essere percorsi in poco più di un giorno.

vecchia città, costruita sopra una collina isolata e ridotta ora ad un pittoresco ammasso di rovine.

Continuando verso Est si entra in Albania, e raggiunta un'ansa della Boiana, dopo circa 50 km. si arriva a Scutari, il principale centro dell'Albania settentrionale, con circa 30.000 ab., il 60% maomettani. Scutari è città di molte attrattive per il vicino lago omonimo, i fiumi Kiri e Boiana che la serrano ad Est e a Sud-ovest, per il vivacissimo bazar, uno dei più importanti della Penisola Balcanica, e il ridentissimo quartiere moderno sorto fra giardini pubblici e privati ed orti, che, visto in estate dall'alto della fortezza, assume l'aspetto di un bosco, da cui spuntano appena i maggiori edifici, i campanili e i minareti.

PRIZRENI. PONTE DI LEGNO SULLA BISTRICA. LE CASE SI AGGRAPPANO ALL'ERTA COLLINA, SU CUI SONO GLI AVANZI D'UN FORTILIZIO TURCO.

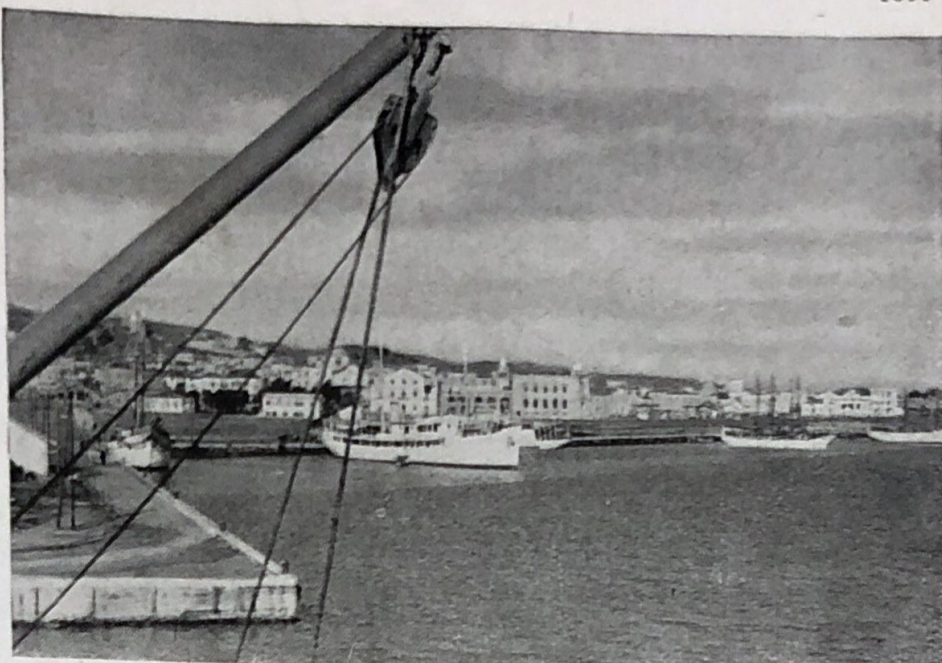
Da Antivari e Skopje.

Il percorso dall'Adriatico a Sofia, attraverso le aspre montagne dell'Albania e della Macedonia, borghi e cittadine che conservano spesso il puro carattere orientale conferito loro dalla dominazione turca, che durò più di quattrocento anni, presenta un notevole interesse paesistico, etnico e folcloristico.

Dal porto d' Antivari, principale sbocco marittimo del Montenegro, dopo 5 km. si giunge ad Antivari (2500 ab.), detta dai Romani *Antibarium*, perché situata di fronte a Bari. La nuova città, che è un attivo centro commerciale di Dalmati, Montenegrini e Albanesi, sorge ai piedi delle mura della

PRIZRENI. LA BISTRICA, CON LA MOSCHEA DI SINAN PASCIÀ.

Dopo Scutari si risale la valle di un affluente del Drin, e toccata Puka, forse l'antica *Epicaria* (metri 752), si scende, attraverso faggete e pinete, a Kuksi (m. 247, ab. 1200), alla confluenza del Drin Bianco e del Drin Nero, stretta fra ripide colline, così che la località non può svilupparsi urbanisticamente. Nei dintorni sono stati accertati notevoli giacimenti di minerali di cromo.

La strada risale, poi, la valle del Drin Bianco, attraversato da un ponte veneziano, oltrepassa la vecchia frontiera albanese – iugoslava e giunge a Prizreni (m. 419, ab. 19.000), forse la romana *Theranda*, centro commerciale sulle sponde della Bistrizza; caratteristica cittadina disposta ad anfiteatro sulle pendici del M. Koritnik, dominata dalla cittadella e da alte montagne, e particolarmente attraente nei giorni di mercato per l'afflusso dei contadini dei dintorni, nei loro vivaci, tradizionali costumi.

IL PORTO DI DURAZZO.

ELBASANI. UNA STRADA CON LA MOSCHEA.

Si continua costeggiando l'estremità orientale dell'ampia valle del Drin Bianco, poi si sale fino a 915 m. per attraversare, al Colle Dulje, la Crnoljeva planina (1024 m.), contrafforte settentrionale del Mali Shar, e quindi si discende, costeggiando il lembo meridionale del Kosovo polje: la piana di Cossovo, o « Campo dei merli », ove nel 1389 avvenne la famosa battaglia fra Turchi e confederati cristiani. A primavera la vasta piana è tutta una magnifica fioritura di rosse peonie, assai rare altrove: e ciò ha dato origine alla leggenda che i fiori debbano il loro colore al molto sangue versato su quel campo di battaglia.

Segue il centro agricolo di Ferizaj (Uroshevac), presso cui si eleva lo spartiacque fra l'Egeo e il Mar Nero. Lasciato il territorio albanese, si entra in Bulgaria. Discesa verso Sud la valle

IN UNA VIA DI ELBASANI.

catamente orientale, e quelli mo-
derni, in rapidissimo svilu-
sulla destra del fiume. Città d
trenta moschee, con nume
chiese ortodosse, fra cui que
di S. Salvatore, assai rinom
per le sue sculture in legno;
ponte dello Zar Duscian, ri
struito nel 1348 sul posto di
antico ponte romano; l'animat
sima Carsija o mercato mus
mano, con l'antico caravanser
glio dei mercanti ragusei, o
adibito a museo delle lapidi
mane trovate nella città e n
dintorni, e con le venti arcate
ottimamente conservate, di un
acquedotto romano.

Da Durazzo a Skopje.

Seguiamo ora, invece, il per-
corso meridionale. Lasciata Du-
razzo (circa 10 mila ab., in gran
parte musulmani), porto princi-
pale dell'Albania e suo maggio-
re centro commerciale, si prose-
gue lungo la bella spiaggia sab-
biosa – la Durazzo balneare –
che contorna l'ampia baia. Poi,
ecco Cavaja, grosso borgo agri-
colo con 7000 ab. Ai lati della
strada si succedono numerose
botteghe, in cui sono esposte
stoviglie di terracotta, che qui
si producono in grande quantità.
Si risale poi il fiume Shkumbini,
lungo il percorso della romana
Via Egnatia (prolungamento del-
la Via Appia, collegante Roma

del Lepenac, serrata fra le rocciose pareti della Skopska Crna Gora, si sbocca nella piana di Skopje e, attraversato il Vardar, si entra in Skopje (m. 330, con 70.000 ab.), il maggior centro politico, economico e culturale della tanto contesa Macedonia, situato sulle due rive del Vardar. Profondo il contrasto tra i quartieri della riva sinistra, dall'impronta spic-

DIBRA. CITTÀ ADDOSSATA AI MONTI KËRÇINI. IN PRIMO PIANO, UN CIMITERO MUSULMANO.

con Brindisi), che da Dyrrachium (Durazzo) conduceva a Thessalonica (Salonicco), e in zona ricca di oliveti e di riso si tocca Peqini, centro agricolo sorto dov'era la romana *Clodiana*, stazione della via Egnatia, situata là dove a questa si univa l'altra via romana proveniente da Apollonia e da Valona. Poi la valle si restringe, per allargarsi di nuovo nella magnifica conca alluvionale di Elbasani, attraversata dallo Shkumbini e da suoi affluenti. Quasi all' estremità orientale di essa sorge Elbasani (m. 138), con circa 14.000 ab., in maggioranza maomettani: pittoresca città fra orti, giardini, vigneti, uliveti, agrumeti e piantagioni di tabacco (colture tutte assai prospere, grazie alla mitezza del clima), che ha conservato finora carattere orientale. Infatti, la maggior parte delle sue vie è fiancheggiata da bianche mura che nascondono le abitazioni costruite fra il verde, spesso assai pittoresche nella facciata dalle belle porte lignee, e nell'interno adorno di dipinti e di fini intagli caratteristici. La Fortezza quadrilatera, dalle grosse torri angolari e torri minori nelle cortine, costruita da Maometto II nel 1466, è in gran parte diruta: sulle sue rovine si è andato sviluppando un quartiere di casupole, che ne nasconde le mura originali.

GOSTIVAR. ANTICA TORRE OTTAGONALE DELL'OROLOGIO.

Dopo Elbasani la valle si restringe: la strada sale con strette curve, lasciando a destra le rovine del ponte turco di Kamara. Una breve discesa, poi si risale la riva sinistra dello Skhumbini, nel fondo di una gola lunga 4 km. Toccato Librazhdi (m. 245), il paesaggio assume un carattere sempre più montano: dominano a destra le rocciose pareti, simili a gigantesche muraglie, dei M. Polisit. Si continua nell'angusta valle della Longaniza, sboccando nella fertile conca di Domosdova, sparsa a Est e a Sud di villaggi musulmani. Una ripida salita conduce al valico di Qafa Than (m. 933), che segnava il confine tra Albania e Iugoslavia; e di qui si discende in direzione Nord a Struga (m. 698, ab. 4000), borgo agricolo situato all'estremità Nord del lago di Ocrida e sulla sinistra del Drin Nero, emissario del lago. Da Struga si prosegue dapprima nella fertile piana che si stende a settentrione del lago di Ocrida, poi nella valle del Drin Nero, giungendo a Dibra (m. 640, 7500 ab.), la *Deborus* dei Romani: borgata industriale e commerciale, in bella posizione e dominata da monti alti sui 2400 metri.

Si risale ora la bella valle del F. Radika, toccando l'interessante monastero di S. Giovanni di Bigor, dell'XI sec., poi Mavrovi Hanovi (m. 1210), piccola stazione climatica assai frequentata in inverno dagli sciatori e nota per la bontà delle sue trote. Dopo Vlajnica (m. 1310), si discende a Vrutok, donde si offre una bellissima vista sulla gola del Vardar, e a Gostivar (m. 525), borgo d'aspetto orientale, dominato dall'alto minareto della sua moschea e dall'antica Torre ottagonale dell'Orologio. Di qui, un lungo rettilineo verso Nord, attraverso la piana del Vardar, conduce a Tetova (m. 486), cittadina agricola e industriale, con circa 17.000 ab., situata sulla riva sinistra della Sharska, fra castagneti e vigneti, ben riparati verso Nord e Ovest dall'elevato massiccio cristallino del Mali Shar. Notevole la sua « moschea dai mille colori ». Poco dopo Tetova, attraversato il Vardar, la strada lascia il territorio albanese ed entra in

SKOPJE. PANORAMA. IN PRIMO PIANO IL QUARTIERE DEL MERCATO, COL QUADRIPORTICO DEL KURSHUMLI HAN, ANTICO FONDACO DEI RAGUSEI, ORA MUSEO LAPIDARIO.

Bulgaria, risalendo la stretta valle di un affluente del Vardar. Attraversato, quindi, il Vardar, eccoci a Skopje.

È quasi certamente l'antica Tauresio che, sotto il dominio di Roma, ebbe un periodo di splendore e dette i natali all'imperatore Giustiniano. Dell'importanza della città romana fanno testimonianza i ruderi imponenti di un acquedotto, molte lapidi nel Kurokumli Han o caravanserraglio, e vari oggetti nel piccolo museo. La città attuale è assai pittoresca con le sue molte chiese ortodosse, le trenta moschee e i cimiteri musulmani, i negozi dalle mostre multicolori.

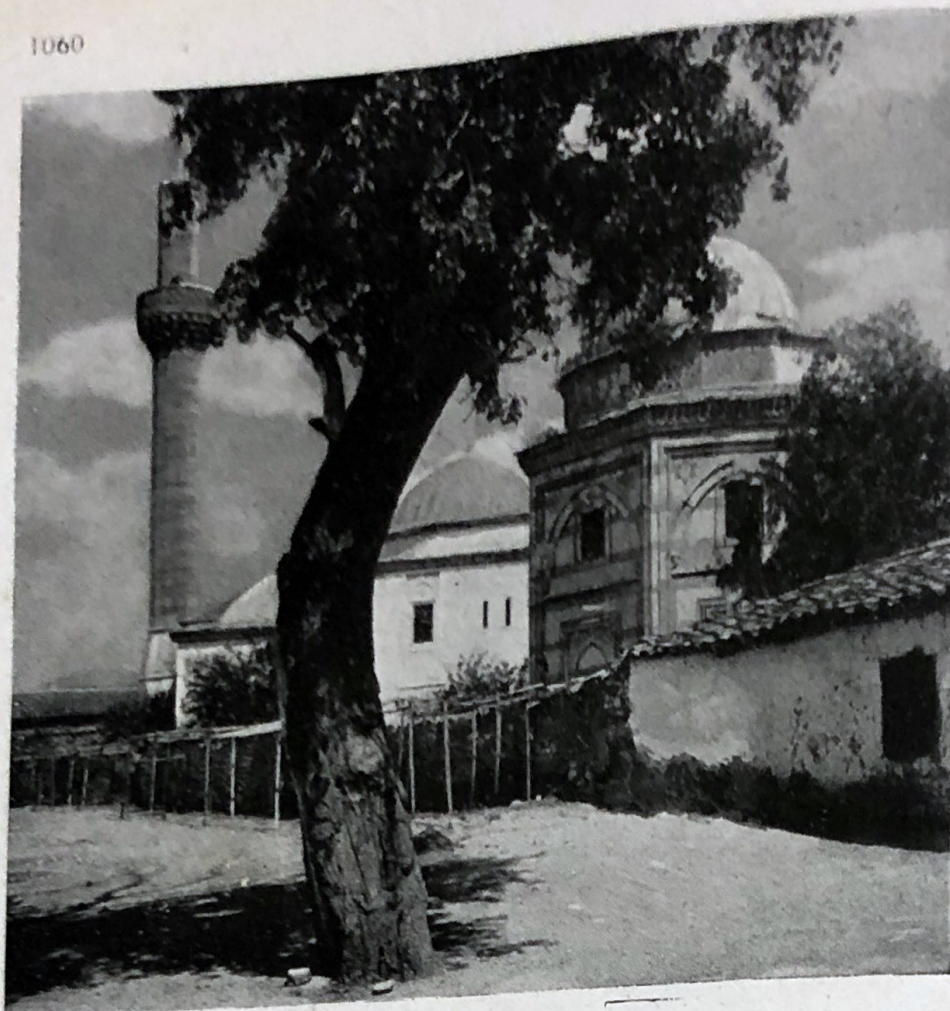
SKOPJE. LA TORRE DELL'OROLOGIO, DEL XVII SECOLO, E LA MOSCHEA DEL SULTANO MURAD, FONDATA NEL 1430.

Da Skopje a Sofia e a Bucarest.

Dopo Skopje la strada tocca Kumanovo (m. 320, 17 mila ab.), sbocco dei prodotti agricoli dell'Ovce polje (la piana delle pecore), poi sale, con strette serpentine, al passo di Deve (m. 1252), che segnava il confine fra l'ex Jugoslavia e la Bulgaria, e ridiscende a Kjustendil (17 mila ab.), forse la *Ulpia Pantalia* dei Romani, frequentata stazione termale ai piedi dei Monti di Osségovo. L'altipiano di Kjustendil, che si eleva a circa 500 metri sul mare, grazie al suo clima più temperato di quello della regione di Sofia è una delle zone più ricche della Bulgaria, nota soprattutto per le sue prugne, rivali di quelle, rinomatissime, della Bosnia. Traversato, poi, più volte lo Struma, si raggiunge Pernik (16 mila ab.), in rapido sviluppo, perché centro di un importante bacino carbonifero, che occupa circa 6000 minatori. E dopo la stazione termale di Gorna Banja, ecco infine Sofia, a 559 m. sul mare, con circa 300 mila abitanti: la bella capitale del Regno di Bulgaria, adagiata in una fertile pianura, ai piedi del M. Vitosa, ed enormemente sviluppatasi dal 1878, anno in cui ebbe termine la dominazione turca, ad oggi.

SKOPJE. IL PONTE DELLO ZAR DUSCIAN, SUL VARDAR. NELLO SFONDO, LA CITTADELLA CHE FU RESIDENZA DELLO ZAR STEFANO DUSCIAN (1331-55).

SKOPJE. IL CIMITERO MUSULMANO.

Come abbiamo già detto, non appena sarà costruito il ponte sul Danubio, il servizio automobilistico proseguirà per la Romania. Fra Sofia e Ruse (324 km.) il percorso è accidentato e pittoresco per i primi 120 km., monotono poi nella vasta pianura, attraverso Pleven (32.000 ab.), fino a Ruse (50 mila ab.), città commerciale e industriale, dall'aspetto moderno e assai animata, essendo il principale porto danubiano della Bulgaria. Quasi di fronte, sulla sponda romena del Danubio, Giurgiu, l'antica

SKOPJE. LA MOSCHEA ALLAHDEJAH.

Theodoropolis, pressoché interamente ricostruita nel XIV sec. dai Genovesi, che dominavano allora tutto il commercio del basso Danubio. Essi la chiamarono S. Giorgio, da cui deriva il nome attuale. Da Giurgiu, il cui traffico è costituito soprattutto dal petrolio (un oleodotto la collega al centro di produzione) e dai cereali, la strada, attraverso la piana danubiana, giunge, dopo 65 km., a Bucarest.

Questo, a grandi linee, il percorso della camionale transbalcanica, resa possibile dal nuovo ordine territoriale che ha fatto confinare la Bulgaria con l'Albania, e quindi con l'Italia, e destinata a rendere sempre più intensi i rapporti economici fra il nostro Paese e le amiche nazioni balcaniche.

A. M. GOBBI BELCREDI

SOFIA. PANORAMA CON LA CATTEDRALE DI S. ALESSANDRO NEVSKI.

PERUGINO: «L'ADORAZIONE DEI MAGI». *(Fot. Alinari)*

IL PERUGINO

LA SUA CITTÀ E IL SUO PRESEPE

Se un miracolo permettesse che Pietro Vannucci, pittore, potesse oggi tornare al mondo e muoversi ancora per le vie e le viuzze della sua città nativa, probabilmente poche ragioni o nessuna egli avrebbe di sorpresa, di meraviglia. Città della Pieve, infatti, non ha perduto quasi nulla della sua vecchia fisionomia medievale; e, tolto qualche screzio di cazzuola sui muri di alcune case e di alcune chiese, nel suo insieme, essa è press'a poco la stessa di quattro secoli fa. Né conterebbero, d'altra parte, certi lievi mutamenti, per uno che cercasse, come certamente un artista cercherebbe, più che dei segni particolari, l'atmosfera della città, quell'atmosfera che le conferisce un così chiaro, un così netto carattere. Scialbate quasi tutte le case? Cadute alcune torri? Mutate le foggie degli abiti negli uomini? Decorazioni, mascherature barocche là dove ieri c'era solo l'arco acuto o l'architrave romanici?

Ma le mura di Città della Pieve sono ancora le stesse di un tempo; e il monte di Cetona eccolo tuttora laggiù, ritto e solido, e dello stesso colore di quando lui, Pietro Vannucci, s'aggirava ragazzo per il borgo Castello e giunto lì, a cotesto parapetto, gettava pietruzze agli uccelli che s'inseguivano sugli ulivi sottostanti.

Che cosa contavano allora in quella bianca stagione, che cosa contavano per lui l'arte, la ricchezza, la gloria? Parole senza senso: cose nep-

pure alla lontana pensate o sognate. Vivere, correre, ruzzare; ecco quello che contava. Forse, fatto più grande, adolescente, qualche ghiribizzo comincia a solleticare la sua fantasia. Quando sente, per esempio, parlare di certi suoi concittadini che combattono lontano dalla Patria, sotto questa o sotto quella bandiera straniera: capitani di ventura non solo audaci, ma pressoché invincibili; benché forse egli pensi ad essi soltanto perché viaggiano, perché vedono tante terre e città, mentre egli, da qui, cosa vede mai?

Appena il Cetona e Chiusi, la valle della Chiana e i monti lontani della sua Umbria, vede: che sono certo assai belli, ché in ogni ora sembrano diversi, e pare mutino colore sotto gli occhi stessi di chi li guarda. Ma infine qualcosa di meglio deve pure esserci di là, dove lo sguardo non può giungere; città e paesaggi, uomini e donne.

Ma forse anche il cielo, altrove, ha tonalità più belle e più forti. Adolescente inquieto, questa curiosità non si allenta o indebolisce in lui con gli anni, ma cresce: e il giorno in cui il sogno non gli basta più, ché si riconosce ormai abilità e capacità assolutamente rare, insolite, troppo insolite per questo piccolo mondo, il piccolo mondo della sua stretta cittadina, Pietro spicca decisamente il volo verso città più vaste ed aperte.

...Se, dunque, un miracolo permettesse che davvero Pietro Vannucci tornasse e rientrasse, oggi, tra quelle mura; e potesse muoversi sul selciato di quelle vie che tanti uomini hanno calcato in questi quattro secoli, ma che è ancora lo stesso d'allora o press'a poco, credete davvero che Pietro Vannucci cercherebbe subito le sue opere e che di queste soltanto si preoccuperebbe? No. Egli camminerebbe prima per i vicoli, per le strade, per le piazze; girando forse un poco alla cieca, fors'anche in istato di stordimento, di semiveglia; ogni tanto fermandosi a questa o a quella cantonata, davanti a questo o a quell'imbocco di via; e quando fosse giunto in fondo alla città, dove ancora è in piedi la vecchia torre comunale, trarrebbe dal petto un sospiro e siederebbe sullo scalino di qualche porta o anche solo su una sporgenza di muro. Intorno a lui passerebbero uomini, donne, ragazzi; ma egli non li vedrebbe: per lui coteste non sarebbero altro che ombre, ché la sola città in fondo lo attrae; cioè quell'insieme di calce e di pietra, che magari ha cambiato qui e là colore, ma che è ancora nel suo fondo la sua città, cioè il medesimo mondo di quando egli ci viveva. Ombre, nient'altro che ombre, i vivi di oggi. E se ode una voce, egli pensa subito a quelle degli uomini che ha conosciuti ed amati: perché esse sole sono vive dentro di lui: e dei nuovi venuti oh, forse nemmeno egli ne capirebbe il linguaggio.

La fanciullezza, l'adolescenza: quanti uomini allora confidenti, cari, vicini! E poi gli anni del distacco: lui in corsa da Firenze a Perugia, da Roma a Spello, da Senigallia a Fano, da Venezia a Pistoia; e loro qui, fermi, sempre fermi sotto la docile campana del Duomo; sotto questo cielo che il Cetona o decora o sporca con le sue nuvole irrequiete. Lontano; ieri, l'altro ieri, oggi, sempre lontano; e il suo nome che corre intanto vittorioso per ogni contrada. Eppure egli lotta, lavora, suda, non un'ora c'è mai di vera pace, di dolce riposo nella sua terribile faticosa giornata.

Finché un giorno...

Ma sì: era proprio della sua città, dei suoi concittadini la lettera che gli giunse un giorno, *quel giorno!* Vi si parlava di un presepio da fare, tanto bello che mai: e volevano lui: o Pietro, o il *loro* Pietro, o nessuno. E non gli si negava compenso; ché si sapeva quanto egli di solito si faceva pagare; ma vedesse lui se fosse possibile un compenso modesto, pochi, assai pochi essendo i denari di cui la comunità disponeva. Un presepio, un grande affresco, tutta una parete.

Fatica dura ed anche lunga. E per giunta, poca mercede. Ma è la sua città, il suo castello; e lo chiamano con voce affettuosa, lo supplicano quasi. Opporsi, rifiutarsi? Peggio ancora, contrattare, pretendere la solita alta mercede? Pietro aspetta, prima di rispondere: forse solo per riflettere, forse anche per godere in sé con la fantasia il piacere di un ritorno laggiù. Ma poi piglia la penna e scrive. Verrà. Farà. E verrà e farà per soli settantacinque fiorini. – Le pure spese! – direbbe un artista di oggi.

Ed ecco che, passati pochi giorni, giunge nella sua città natale. È maggio, la campagna intorno alla Pieve splende di luci e di colori. Tutti gli fanno festa; ogni famiglia lo vorrebbe suo ospite; lo si onora, lo si disturba anche. Egli, però, non ha troppo tempo da perdere. Perché le ordinazioni si seguivano una all'altra, senza respiro, in quel meraviglioso periodo della sua gloria. Ed egli avrebbe dovuto avere cento mani per eseguire tutti gli affreschi e le pale che da ogni parte, quasi ogni giorno, gli si chiedevano.

Giornate di fatica, ma anche di gioia; tra le vie di Città della Pieve, in mezzo a quelle case ben note, davanti al monte di Cetona. Gioia di sentirsi davanti ad un impegno serio, profondo: nel quale il suo estro abbia ragione di liberarsi pieno e sicuro. Si è quasi sempre dovuto trattenere in passato, o perché gli hanno posto dei limiti, o perché ha dovuto rispondere ad una commissione, come oggi si direbbe, categorica, precisa; o perché la mercede non gli consentiva un lavoro lungo e quell'abbandono che all'artista è sempre necessario. Ma questa volta, costi quello che costi, il Maestro farà del suo meglio per contentare i suoi concittadini e se stesso. Fa assai caldo nella stanza; la quale è alta bensì, ma breve, e con una sola finestra in alto; sì che pochissima luce gli giunge in aiuto.

Ma la sua immaginazione vede già la parete piena di figure in movimento. Oh, non un solo quadratino di essa egli vorrà che sia senza vita, che non rifletta la magia della sua mano e del

PERUGINO: PARTE CENTRALE DE « L'ADORAZIONE DEI MAGI ». (*Fot. Alinari*)

suo calore. Passa maggio, giugno s'inoltra. Senza giubbone, senza copricapo, alto sull'impalcatura, messer Pietro non chiede mai nulla: lavora. Ai piedi del palco, i discepoli attendono i suoi ordini: pronti, sempre pronti ad obbedirlo; forse qualcuno prepara anche, sotto gli occhi e la guida di lui, i cartoni per qualcuna delle figure minori. Forse. Perché chi potrebbe affermare, giurare che non tutto l'affresco sia di sua mano? Si è parlato, è vero, di segni raffaelleschi; ma nel 1507, quando il Perugino iniziò e compì questa meravigliosa sua opera, Raffaello viveva a Firenze; e non ci sono documenti che ne affermino la presenza, sia pur temporanea, a Città della Pieve. Ed è, d'altra parte, perfino ridicolo pensare che un pittore della forza del Perugino, il quale aveva già creato opere stupende, e qualcuna capolavoro, sentisse il bisogno di aiuti non soltanto materiali. E proprio nel suo paese natale e mentre sperava di comporre un'opera che resistesse anche più delle altre sue al tempo ed alle stagioni. No. E se anche la verità non fosse questa, ma l'altra, è assai più bello non crederlo, e pensare il grande pittore tutto teso ad impegnare, in questa fatica immensa, le energie tutte del suo genio e del suo cuore, nulla trascurando perché l'opera lo rappresenti domani, così nell'insieme come nei particolari, degnamente e sicuramente. E come, infatti, essa appare *sua*, a guardarla bene così da lontano come da vicino! Sua nel colore e sua negli atteggiamenti; sua nel clima lirico e cromatico; sua nell'architettura generale; sua nel tono.

...Se tornasse a Città della Pieve! Oh, se tornasse davvero il Perugino a Città della Pieve, lascerebbe certo per ultima la visita al Presepio; indugiando chi sa dove e chissà quanto prima di raggiungerlo e di rivederlo. Era bello: egli è sicuro di aver composto con esso ed in esso una delle opere più potenti e più geniali non solo del suo pennello, ma anche del suo tempo; forse è un nuovo capolavoro, il capolavoro. Eppure indugia, indugia ugualmente. Benché non sappia a momenti trattenersi, e ne chieda notizia agli uomini che qui o là vede ed incontra. Gli dicono tutti che è sempre bello; che da tante parti vengono a vederlo: genti straniere e genti nostre: le quali affermano che nessun altro presepio c'è al mondo altrettanto ammirevole, grandioso. Ah sì? Il Maestro, ora, sorride, contento.

PERUGINO: PARTICOLA-
RE DI DESTRA DE «L'A-
DORAZIONE DEI MAGI»

(*Fot. Alinari*)

Sorride e tuttavia indugia ancora. No, egli non s'è arrabbiato per quegli altri affreschi suoi che ha visti rovinati, distrutti, anzi, a Santa Maria dei Servi; non si è arrabbiato per il trasporto dal muro alla tela dell'affresco che è laggiù in Sant'Antonio; ma si arrabbierebbe certamente – oh, come si arrabbierebbe! – se questo presepio non fosse più il medesimo, precisamente *il medesimo* che gli uscì dal pennello in quei tre mesi estivi del 1504.

Finalmente, un passo avanti l'altro, adagio e tuttavia con un certo mal frenato nervosismo, il Maestro entra nella via dove si apre l'oratorio; ne percorre un lungo tratto; si avvicina; si ferma. È giunto. Penombra, silenzio. Ma fuori quanti rumori di voci e di artigiani! E quel merlo in quella gabbia, lassù, che fischia, che fischia da sgolarsi! Richiude la porta dietro di sé. Non ci sarà luce, ora, nel locale: e pure il Maestro ha chiuso davvero quella porta dietro di sé, appena entrato. Per esser solo con la sua opera o perché ha paura di sentire ancora tutte quelle voci là presso? Chissà! Ma che curioso effetto! A lavoro finito, aveva lasciato l'Oratorio senza luce; ma allora la luce al piccolo locale la dava lui, l'affresco, con i suoi colori vivi, col suo sfondo arioso e luminoso. Ora, invece, ce ne vuole a ritrovare le figure, a riscoprire un poco di colore, un poco di caldo su quella parete in ombra! Tristezza, pena, anche angoscia. E

PERUGINO: PARTICOLARE DI SINISTRA DE «L'ADORAZIONE DEI MAGI».

(Fot. Alinari)

quelle buche che cosa sono? Ora gli mostrano i vasetti che sarebbero, a sentire il custode, quelli dove egli teneva i suoi colori. Ma la luce, la luce del suo grande affresco! Quella gran luce, quel blu oltremare che inondava tutto il paesaggio lassù, dietro l'architrave, sopra la Madonna! Che buio e che freddo! Per fortuna, la Madonnina, anche se un po' sbiadita, quel suo sorriso dolce, lieve e languido non l'ha perduto.

Ma no: è più bella, impallidita così: come se il tempo, togliendole freschezza, temperandone il vivo colore, l'abbia purificata: e di donna che era, ne abbia davvero fatta realmente una Madonna; una cosa di cielo. Ed ecco: benché il pittore trovi tanti difetti ora nell'opera sua, difetti che un tempo non ci vide e che ora gli paiono enormi, gravissimi, per questa Madonnina eterea, per questa diafana immagine che da sola lo fa certo della sua grandezza d'artista, può uscire sereno dall' Oratorio. Sereno, ed anche orgoglioso. Quanto al blu d' oltremare, che le sue figure e il paesaggio hanno perduto; quanto a quella luce accesa, che nessuno può più vedere ed ammirare, oh, basterà attendere il tramonto laggiù dal parapetto che guarda il Chiani: quando ancora il crepuscolo non l'ha vinto, soverchiato; perché è lì che lui l'ha rubato; e come vi era allora, anche oggi c'è, per chi abbia gli occhi da saperlo vedere.

MARIO PUCCINI

Cantieri nord-americani e guerra sottomarina

Mentre le flotte mercantili anglo-sassoni subiscono gravi perdite lungo tutte le rotte del mondo, si parla di molti cantieri navali nord-americani in attività o di prossima attivazione, di scali che si moltiplicherebbero, di navi che dovrebbero scendere in mare tante al giorno entro un lasso di tempo più o meno breve, di costruzioni in massa che dovrebbero bastare a colmare i vuoti prodotti dagli affondamenti: e si parla ancora di stazza, *dead weight*, dislocamento e portata, nonché di imprenditori e uomini d'affari statunitensi che dovrebbero operare miracoli. Ma è utile mettere un certo ordine in questa ridda di notizie, indiscrezioni, cifre e progetti, che continuano a giungere d'oltre Atlantico.

Quanto alle costruzioni navali, gli Stati Uniti d'A. ricalcano press'a poco la linea di condotta seguita durante l'altra guerra mondiale: anzi, si può dire che essi stiano riattivando nient'altro che l'organizzazione creata in quella contingenza, poi caduta in disuso – e in parte rovinata o dispersa – quando, con la pace, cessarono i bisogni di emergenza.

Si ricorda che nell'aprile 1917, cioè all'atto dell'intervento in guerra, l'America del Nord possedeva 37 cantieri di costruzioni in ferro (con 162 scali) e 24 cantieri di costruzioni in legno (con 72 scali). Alla data dell'armistizio, nel 1918, si avevano, invece, 223 cantieri (dei quali il 40 per cento per costruzioni in ferro), con 1099 scali. Tra le maggiori realizzazioni si ricorda quella dei cantieri di Hogg Island, falliti poi clamorosamente non appena vennero a mancare i profitti bellici (in America si dice per antonomasia la «catastrofe di Hogg Island»). A questa catastrofe – che determinò una completa apatia degli industriali americani verso le costruzioni navali – si deve se negli Stati Uniti gli scali si ridussero man mano a un numero molto esiguo: secondo una relazione pubblicata nel febbraio 1940 dal *National Council of American Shipbuilders*, essi erano allora soltanto 83, più altri 37 inattivi. A queste cifre andavano aggiunti 17 scali attivi e 3 inoperosi sui grandi laghi americani. Complessivamente, gli scali nord-americani risultavano, dunque, al princi-

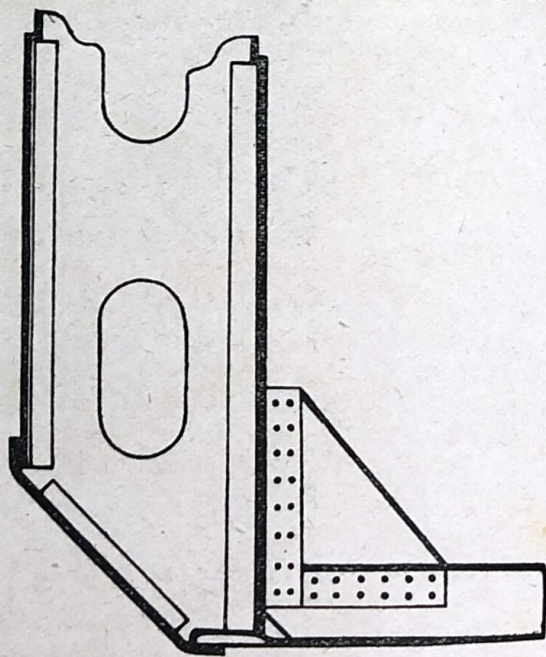
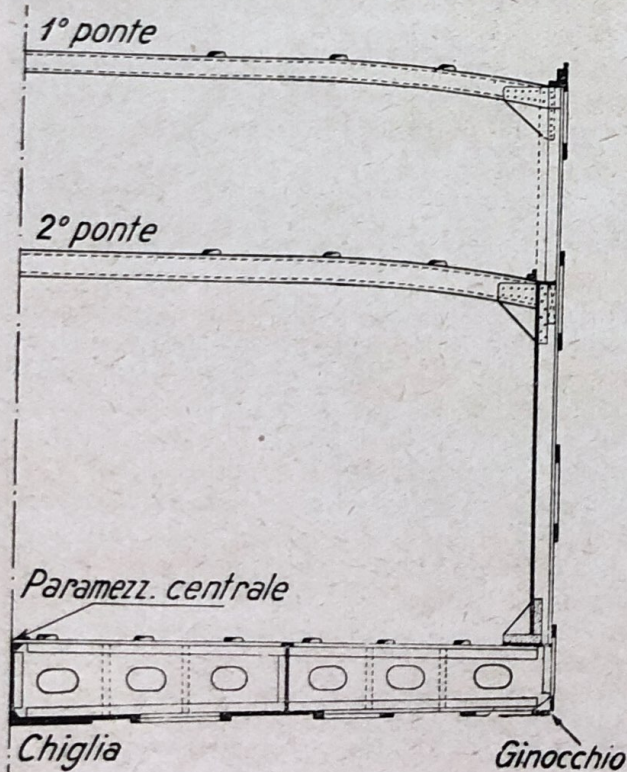



FIG. 1 E 2
STRUTTURA DI NAVE MERCANTILE «FABBRICATA».

pio del 1940, in numero inferiore a quelli del 1917. Tuttavia, è lecito supporre che il potenziamento in corso porterà l'industria delle costruzioni navali degli Stati Uniti al livello del 1917-18, con lo stesso indirizzo di allora.

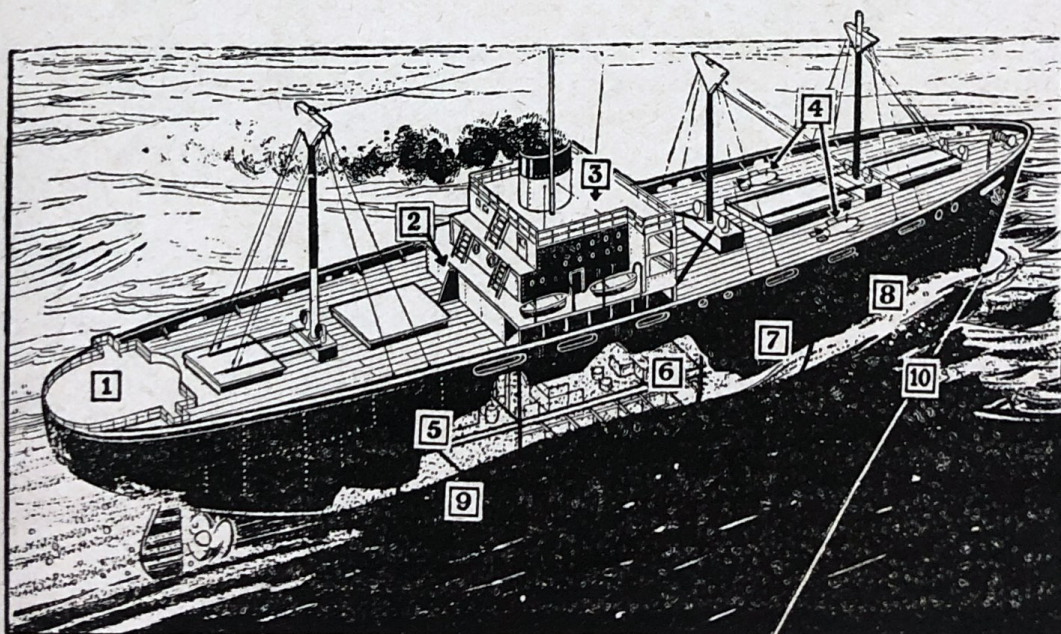
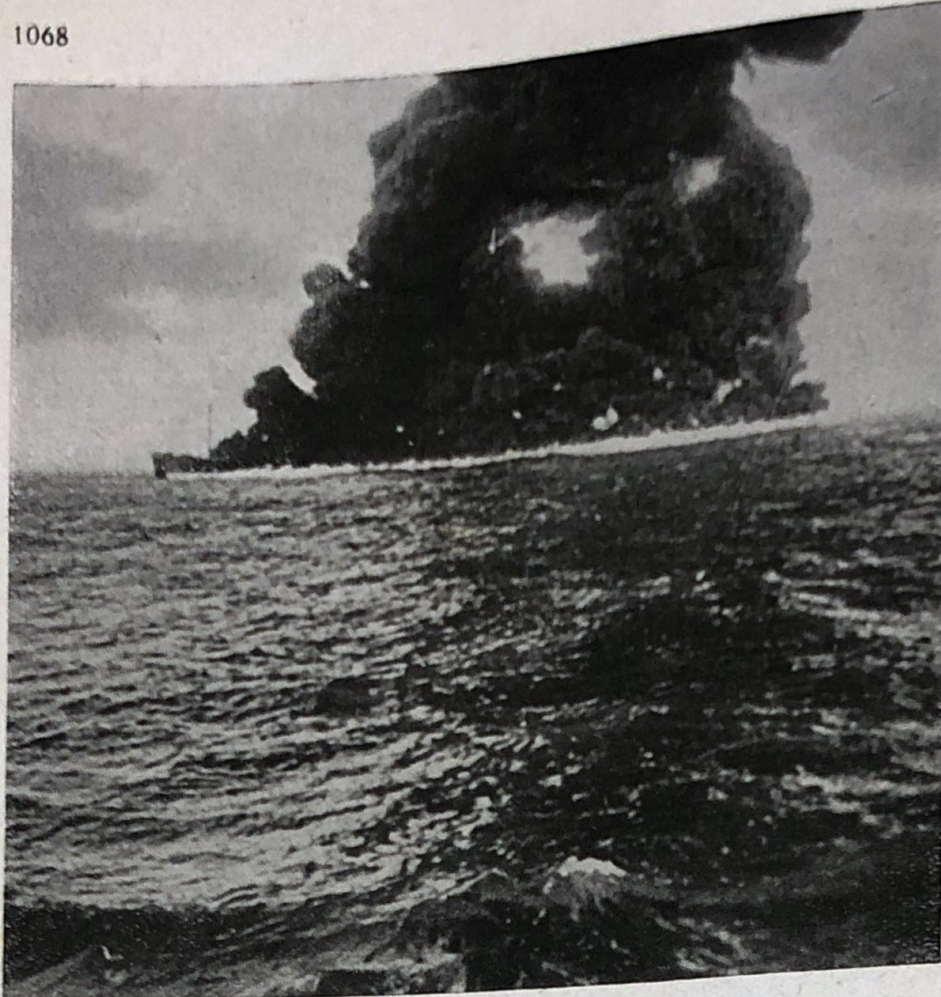
L'innovazione tipica introdotta presso i cantieri nord-americani durante l'altra guerra mondiale fu quella delle navi « fabbricate », cioè *confezionate*, invece che *costruite*, ossia messe insieme con tutti i pezzi standardizzati, che affluivano in cantiere da un centinaio di stabilimenti. La propaganda pubblicitaria, che accompagna il programma di Roosevelt, parla ora di un « metodo Kaiser », per far credere a proprietà taumaturgiche di questa specie di « divo » – il Kaiser appunto –, che dovrebbe essere come un mago delle costruzioni navali. Ma evidentemente si tratta di millanterie, perché le cosiddette navi fabbricate – *fabricated ships* – non sono affatto una novità, né tanto meno una trovata del Kaiser. Esse furono studiate, nell'estate 1917, dall'ammiraglio Eustace d'Eyncourt, direttore delle costruzioni navali, e da Thomas Graham, del Corpo Reale dei Costruttori navali, che tracciarono i disegni dello speciale sistema di costruzione. Più propriamente – per la loro caratteristica struttura – si chiamano navi ad « ossature rettilinee », e durante l'altro conflitto mondiale furono allestite su vasta scala, specie nell'ultimo periodo.

FIG. 3 – STRUTTURA DI NAVE MERCANTILE « COSTRUITA ».

La « fabbricazione » potrebbe essere considerata, sotto certi punti di vista, un perfezionamento della standardizzazione. Come si sa, la *standardizzazione* o, per esprimerci più italianamente, l'*unificazione* – cioè la produzione di limitati tipi di navi – è fatta per mettere sotto la dipendenza di un ente governativo tutto il lavoro costruttivo, in modo da poter dettare norme fisse e uniche per tutti gli stabilimenti. I principali vantaggi del metodo sono due: distribuzione dei materiali secondo l'esatto fabbisogno controllabile; riduzione al minimo del tempo necessario per i disegni e i tracciati. La fabbricazione rappresenta ancora qualcosa di più, una più piatta uniformità, spinta all'estremo limite, per accelerare i tempi e aumentare il volume delle costruzioni navali, convogliandovi anche l'opera di stabilimenti metallurgici dediti in tempi normali ad altro lavoro. Essa consiste in questo:

a) Le costole, alle quali si appoggia il fasciame esterno della nave, sono completamente *rettilinee* – sia in corrispondenza dei fianchi che del fondo – con assenza assoluta di forgiatura: perciò il *ginocchio* (vedi fig. 1) risulta a spigoli vivi e il *cavallino* – come si chiama l'insellatura del ponte di coperta – manca. Di modo che, per un buon tratto della sua lunghezza, lo scafo assume la forma di una scatola rettangolare, fatta di pezzi semplici e geometricamente regolari. Gli Americani chiamano la nave così costruita « il brutto anatroccolo ». La figura 1 dà una chiara idea della struttura dello scafo *fabbricato*.

b) Le lamiere del fasciame, dalla chiglia alla cinta, sono di spessore uniforme (con elevata percentuale di lamiere assolutamente rettango-

FIG. 4 – « IL BRUTTO ANATROCCOLO », TIPICA NAVE « FABBRICATA ».

1 – PIATTAFORMA POSTERIORE PER CANNONI.
2 – ALLOGGIO UFFICIALI.
3 – PONTE ARMATO.
4 – DRAGAMINE.
5, 6, 7, 8 – SPAZIO PER IL CARICO.
9 – COMBUSTIBILE.
10 – CAVO PER DRAGAMINE.

È COMINCIATA LA PRIMAVERA SUL MARE. UN « U. BOOT » AFFONDA IN ATLANTICO UNA PETROLIERA INGLESE DI 12.000 TONN. L'IMMANE ROGO IN POCHI ISTANTI HA DIVORATO LA NAVE.

lari); il che si presta ad una costruzione molto facile.

c) La preparazione delle parti della nave da fabbricare è grandemente agevolata dall'uso estensivo della punzonatrice multipla per la perforazione dei principali elementi di struttura della zona centrale dello scafo. La punzonatrice multipla è fornita di un gran numero di punzoni – disposti in senso trasversale alla lamiera da perforare – i quali possono essere fissati con intervalli tra loro variabili a volontà. La lamiera viene poi spostata sotto la punzonatrice con una serie di soste uniformemente intervallate.

A proposito del ginocchio a spigolo vivo, fu obiettato che tale caratteristica avrebbe potuto causare un aumento nelle spese di manutenzione: per prudenza fu, perciò, adottato il profilo della figura 2.

Dato il procedimento sommariamente descritto, la fabbricazione consiste, in definitiva, nel confezionare una nave con elementi che, per la massima parte, possono essere precedentemente preparati nei vari centri industriali del Paese, e riuniti poi nei cantieri, per essere montati e chiodati. Questo metodo, largamente usato 25 anni fa, è ora tornato di moda nella Repubblica stellata.

Todd, Newell e il già nominato Kaiser sono i tre personaggi preposti, in questo momento, alle costruzioni navali nord-americane. Lo strano è questo: Todd possedeva, è vero, un cantiere non molto grande nelle vicinanze di New York, ma finora si era occupato più di politica locale che di grande industria; Newell non era un tecnico di cose navali, ma direttore di una acciaieria; Kaiser sposò una donna ricca, e con la dote della moglie assunse un'impresa cubana di lavori stradali, costruì ponti nelle repubblichette del Centro-America, si trasformò in imprenditore di lavori di bonifica, costruì una grande diga, e in questa occasione s'incontrò con gli altri due. Questi tre uomini, dunque, non potevano avere esperienza, né speciale competenza in materia di costruzioni navali. Ciò può far dubitare che tra le maglie del famoso programma navale di Roosevelt si inseriscano colossali speculazioni, adatte appunto a maneggioni di gran classe.

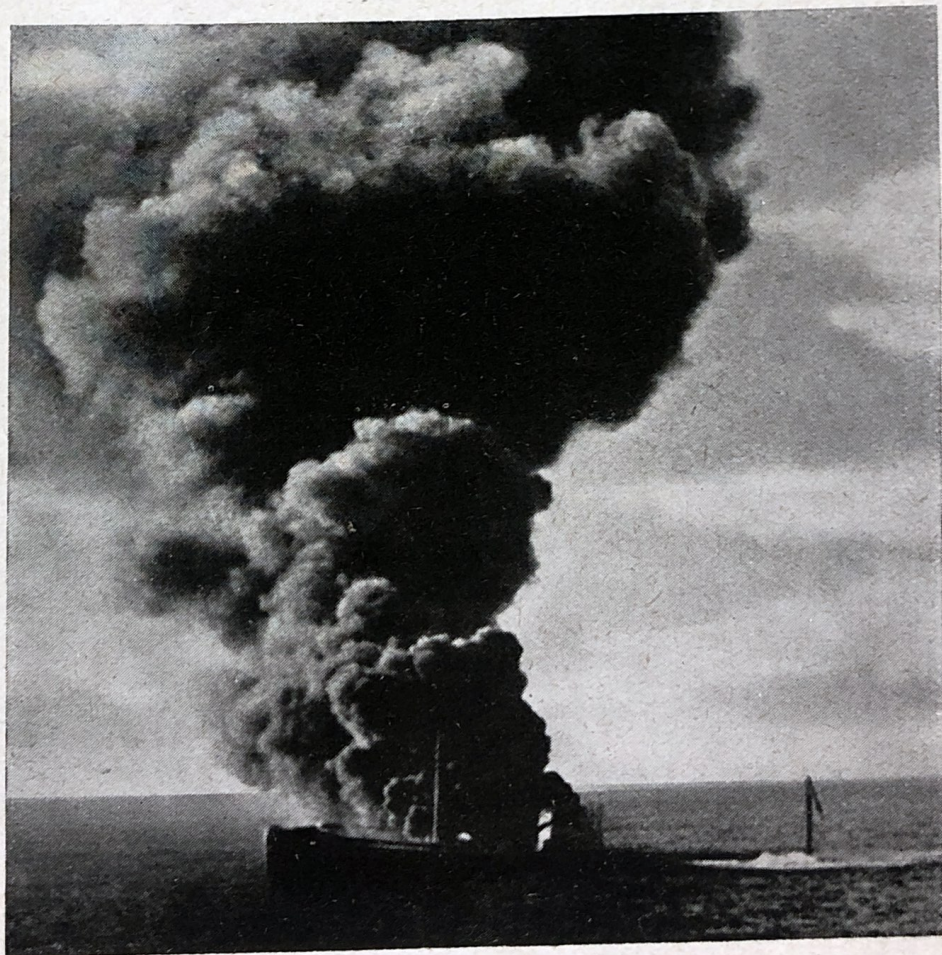
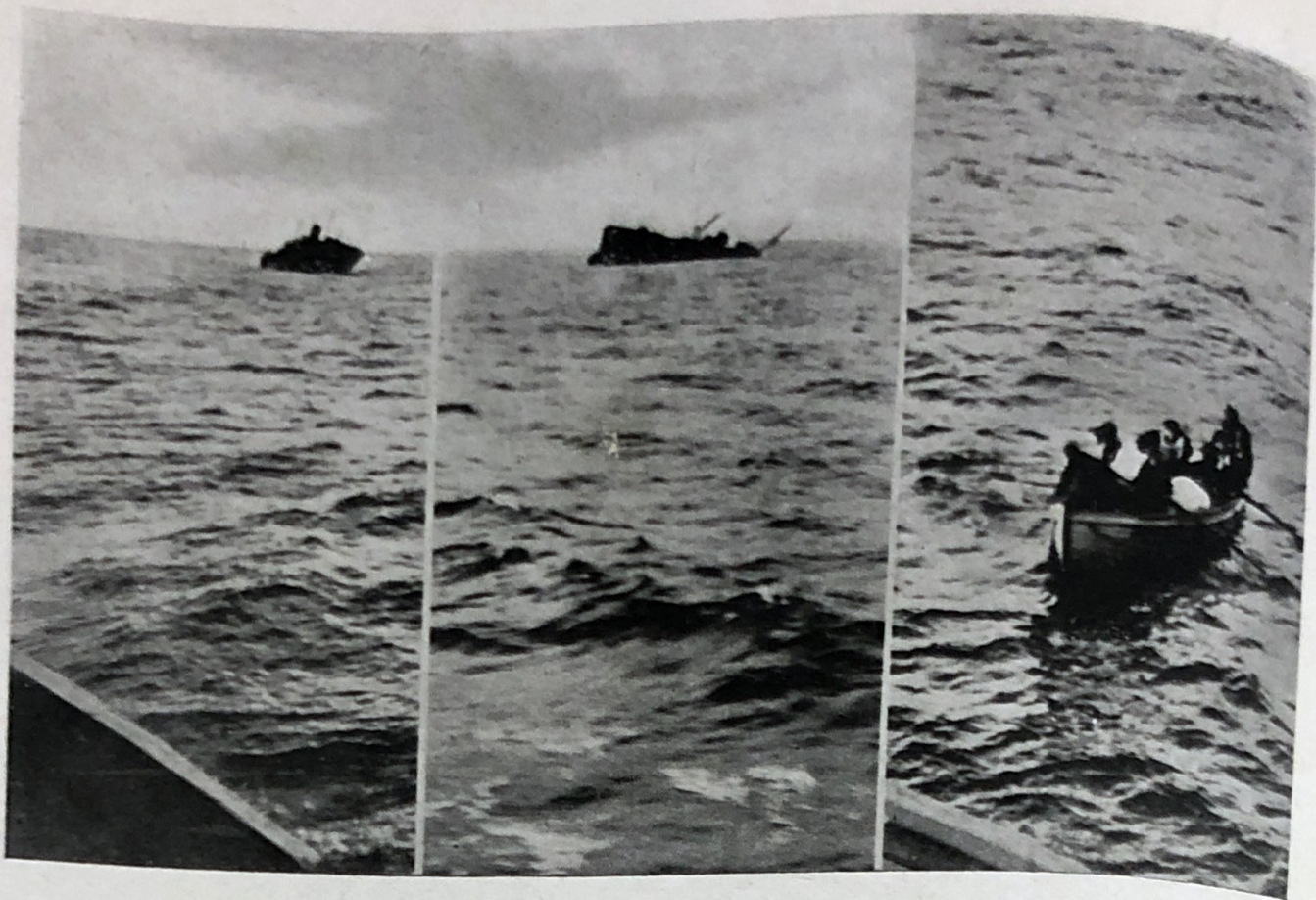
Quali risultati si sono avuti finora dai cantieri navali nord-americani? Prima delle cifre è opportuno ricordare, per meglio intendersi, il significato di alcuni termini come questi: stazza lorda, stazza netta, *dead weight* o portata, dislocamento.

La *tonnellata di stazza* non indica un peso, ma un volume: la parola « tonnellata » non deve trarre in errore. L'origine di essa, nel caso particolare, è questa: in Francia, fin dal 1600, la dimensione dei bastimenti, specialmente adibiti al trasporto dei vini di Bordeaux, veniva commisurata al numero delle botti – *tonneaus* e quindi *tons* – che potevano imbarcare. Da *tons* è derivato il nome di tonnellata. La tonnellata di stazza – unità di misura – corrisponde a metri cubi 2,832 o, ciò che è lo stesso, a cento piedi cubici inglesi. Si tratta, insomma, di un altro omaggio alla volontà britannica. L'antiquato e illogico sistema di misurazione è stato oggetto di vive censure, senza risultato. Una proposta di modifica fu discussa dal Collegio degli ingegneri navali e meccanici sin dal 1911, ma essa rimase, come doveva rimanere, lettera morta. Non è escluso che l'Ordine Nuovo, che la guerra prepara, rielabori anche terminologie e sistemi che derivano dalla secolare egemonia britannica.

LE NAVI-CISTERNA AMERICANE SONO UNA PREDA PREFERITA DEI SOMMERGIBILI TEDESCHI. ECCONE UNA SILURATA.

Per *stazza lorda*, allora, si intende il volume di tutto l'interno della nave, misurato in *tonnellate di stazza*. Quando si dice, perciò, che la tale nave è di 1.000 tonnellate di stazza lorda, non si fa riferimento al peso che può trasportare, ma si indica soltanto che essa ha un volume complessivo di 2.832 metri cubi.

Stazza netta, invece, è il volume della nave, diminuito del volume dei locali che per il loro uso e il loro modo di costruzione non possono essere adibiti allo stivaggio delle merci, vale a dire: locali per alloggi, magazzini, sistemazioni marinaresche

LA NAVE PETROLIERA « EMILE MIGUET » IN FIAMME, DOPO IL SILURAMENTO DA PARTE DI UN SOMMERGIBILE TEDESCO. FOTOGRAFIA PRESA DAL « PRESIDENTE HARDING », CHE HA RACCOLTO L'EQUIPAGGIO DELLA PETROLIERA AFFONDATA.

ECCO TRE MOMENTI DELL'AFFONDAMENTO DELLA CORVETTA CANADESE «LEVIS», DA PARTE DI UN SILURO. A DESTRA UNA SCIALUPPA DI SALVATAGGIO CON ALCUNI SUPERSTITI.

e per l'apparato motore. Serve soprattutto per regolare su di essa i diritti portuali.

Dead weight è il peso complessivo (in tonnellate di 1000 chili) delle merci, dei passeggeri, ecc., più la provvista totale di combustibile e di acqua che la nave può portare. È raramente usato nelle statistiche, eccetto che in America, dove è adoperato ufficialmente.

NAVE INGLESE BUTTATA SULLA SPIAGGIA OLANDESE DA UNA MINA E DIVENUTA BERSAGLIO DEI TIRI DELLA CONTRAEREA.

Dislocamento è il peso totale della nave, uguale al volume della parte immersa, moltiplicato per 1,026 (peso in tonnellate di un metro cubo di acqua di mare).

Tra *dead weight* e *stazza lorda* il rapporto – per le navi da carico – si può calcolare di 1 ½ a 1; la stazza lorda, invece, è circa la metà del dislocamento. Per maggiore chiarezza notiamo alcuni valori di *stazza lorda* e *dead weight* tra loro corrispondenti:

Tonn. *dead weight*	equivalgono a tonn. di *stazza lorda*
150.000	100.000
187.012	124.675
201.238	134.159
295.911	197.274
1.500.000	1.000.000

Secondo una comunicazione ufficiale di Washington, i cantieri americani avrebbero costruito, dal settembre dell'anno scorso al settembre di quest'anno, 4.300.000 tonnellate *dead weight* di navi mercantili, che corrispondono all'incirca a 2.700.000 tonn. di stazza lorda. Nello stesso periodo le sole forze aero-na-

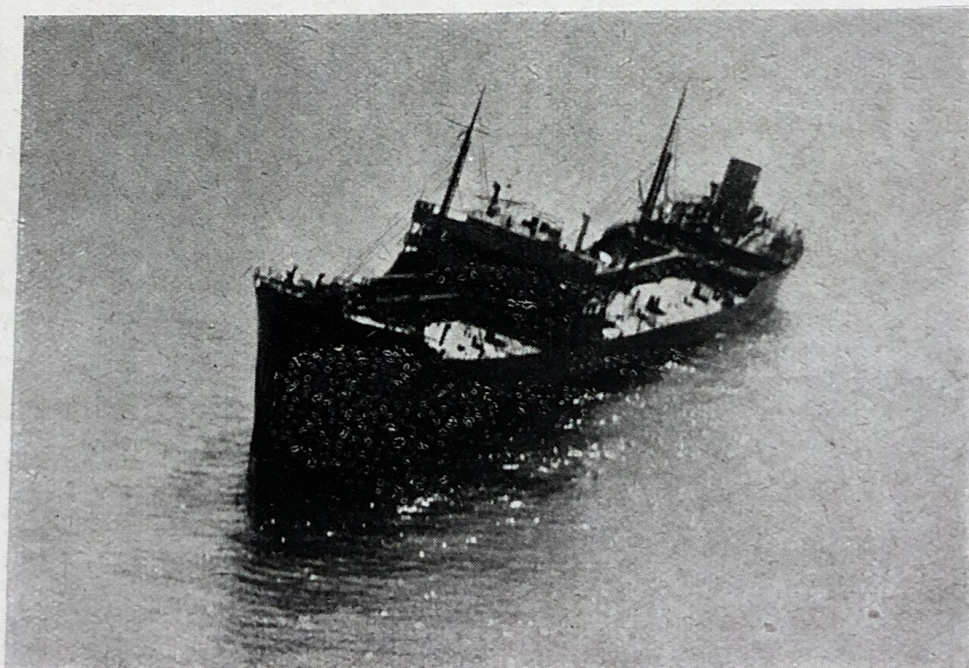
ATTACCO AEREO DEL VAPORE NEMICO « LANGLESGERSE », A OVEST DELL'IRLANDA. COLPITA AL CENTRO DA UNA BOMBA, LA NAVE, SPACCATA IN DUE, S'INABISSA IN OTTO MINUTI.

vali tedesche hanno affondato 8.217.270 tonnellate di stazza lorda: ciò significa che i cantieri navali americani hanno potuto rimpiazzare soltanto il 32,8 per cento delle perdite, esclusi dal conto gli affondamenti dovuti agli Italiani e ai Giapponesi.

Un'idea ancor più chiara sulle prospettive della guerra al traffico si può avere ricordando che al primo ottobre 1917 (quarto anno della Grande Guerra) le navi affondate ammontavano a 11.633.633 tonnellate; invece al 1º ottobre scorso (quarto anno di questa guerra) risultavano colate a picco 21.595.025 tonnellate. E giova, infine, ricordare che gli Stati Uniti, durante la Grande Guerra, nonostante le navi *fabbricate* e il grandioso potenziamento dell'industria navale, arrivarono a costruire 3.000.000 di tonnellate di stazza lorda nel 1918 e 4.000.000 nel 1919.

È evidente che non ci può essere gara tra le nuove costruzioni e gli affondamenti, tra i cantieri e i siluri. Per cui, ci sarà pure un limite al continuo assottigliamento del patrimonio navale anglo-americano.

Se la guerra navale continuerà ancora con lo stesso ritmo di affondamenti e di costruzioni, il collasso marittimo delle potenze anglosassoni non è lontano.

A. TRIZZINO

L'AVIAZIONE RAGGIUNGE ANCHE L'ATLANTICO: UNA NAVE CISTERNA INGLESE COLPITA, ALLA DERIVA...

CERTALDO ALTO E LE MURA.

(Fot. A. Giunti)

LA CASA DEL BOCCACCIO

Certaldo appare turrito e rugginoso sul vertice di un alto poggio, a guardia della circostante campagna toscana, che si allarga dolcemente in suggestivo altalenio di colline. Le case, le ville, i vigneti, i cipressi, gli ulivi si alternano, nel giuoco bizzarro delle macchie e dei rilievi, sotto l'azzurro pacato che prelude ai larghi e translucidi cieli umbri.

La terra stessa esprime il senso tenace e meditativo della natura; e i luoghi hanno ancora impressi i segni di un tempo che fu d'armi e di fede, di contemplazione e di lotta: trapasso mirabile dal medioevo all'umanesimo; periodo stupendo d'opere, di pensiero, di aspirazioni, in cui la leggenda sbocca nella storia, la superstizione nel misticismo e il riso e il pianto, il dramma e la beffa, l'umano e il divino acquistano nuove soluzioni e nuovi aspetti.

Entriamo nel centro del paese. Piccoli abituri soggiogati dalle torri, stretti fra loro in un vario connubio di epoche e di stili, da cui s'affacciano stupiti volti di popolani. La strada è pavimentata di mattoni di terracotta, saldati insieme diagonalmente ad angolo acuto.

È una strada silenziosa che s'inerpica sino al palazzo merlato dei Priori, con la loggia e la torre, tutto tempestato di stemmi, in marmo, in pietra, in porcellane colorate, le quali ricordano la maniera di Luca della Robbia: sono gli stemmi dei Vicarii, una vera e propria raccolta murale araldica delle principali famiglie di quella regione e specialmente di Firenze.

A metà strada, prima di giungere ai Vicarii, ecco la casa turrita di Giovanni Boccaccio. Il portone ad arco è di legno chiodato con grossi chiodi dalla capocchia tonda. Non si sa se sia

« . . . CON UN PONDEROSO VOLUME
TRA LE BRACCIA SEMICONSERTE . . . ».

del tempo o posteriore; in ogni modo, crediamo sia l'unico avanzo autentico nel rifacimento che la casa del grande novelliere ha subìto attraverso complicati trapassi ereditari, sinché, tolta all'abitazione di un carbonaio, essa pervenne, nell'ottocento, in possesso della Marchesa Carlotta Lenzoni dei Medici, la quale volle (come dice l'iscrizione latina sculta sul muro interno della scala, prima di accedere nella camera ove pare sia morto il Boccaccio) « risollevare dall'antico squallore di circa cinque secoli e conservare ai posteri restaurata la dimora del poeta ». Appena varcato l'androne, agli occhi del visitatore, sui muri grezzi e scrostati, si presenta un cartello che riproduce l'epigrafe offerta dagli studenti senesi nel giorno dell'inaugurazione del monumento a Giovanni Boccaccio. Due bassi sottopassaggi laterali immettono, a destra e a sinistra, in due camere polverose, dal pavimento divelto, una delle quali ha nel fondo una buia fossa che dà in un pauroso e nero sotterraneo da cui giunge odor di muffa e un fruscìo strano come di impercettibili svolazzi di pipistrelli. Si dice che quel sotterraneo congiungesse la torre al Poggio Boccaccio, il quale sorge fra le due colline adiacenti a pochi chilometri di distanza. Affrontiamo una scala alquanto faticosa, ma ben restaurata, ed eccoci, al primo piano, nella stanza del Poeta: ampia stanza, illuminata da una finestra ad arco ovale, e che ha sulla parete di sinistra un grande e colorito affresco, opera – dice l'iscrizione scolpita sul muro – del cavalier Pietro Benvenuti. Rappresenta il Boccaccio nel vestito del tempo, ma senza lucco; nudrito e lucido faccione, con occhi grandi e neri, naso a punta larga. Il poeta è seduto dinanzi ad un tavolo duecentesco con leggìo e porta-inchiostro; sul leggìo pochi manoscritti; sul piano del tavolo qualche libro, una lucerna ad olio e una clessidra. Giovanni

ANDREA DEL CASTAGNO: RITRATTO DI GIOVANNI BOCCACCIO NELL'EX CONVENTO DI SANT'APOLLONIA.

«GLI SFONDI GIOTT
DELLA CAMPAGNA
DATE FERME E T
MONTICELLI

(*Fot. A. Giunti*)

Boccaccio ha in mano la classica penna d'oca e guarda serenamente il visitatore.

Dalle tinte gridanti e vivaci l'affresco non rivela pregi speciali; sembrerebbe, anzi, una stonatura in quell'ambiente medioevale, come sembra una stonatura quel cassettone porta-libri appeso al muro, dove, rilegate in puro stile ottocento, sono raccolte quasi tutte le copie del Boccaccio, e quella stampa in cornice a vetri, dedicata al Marchese Pier Roberto Capponi, che pende alla destra di chi entra e che rappresenta una scena della peste di Firenze; la peste che costrinse al rifugio campestre la famosa compagnia di dame e cavalieri, onde il Boccaccio die' lo spunto immaginario al suo *Decamerone*.

Ma così com'è, la stanza (sebbene lontana da ogni verosimile ricostruzione) rappresenta, almeno, una testimonianza d'amore alla memoria del grande novelliere. Si sale alla loggetta della torre per una scala salda e ben costrutta. La loggetta, sostenuta da una colonna con capitello a fogliami, si apre sul panorama stupendo delle colline, digradanti a poggi, sotto un cielo quasi oleografico, tanto è lucida la quiete che si spande intorno e così caratteristici sono gli sfondi giotteschi della campagna, a ondate ferme e tozzi monticelli, con i loro radi cipressi e le casette sparse a fior di terra. A pochi passi dalla casa sorge la chiesa di S. Michele e Jacopo, con la sua torre. Ivi è sepolto il Boccaccio.

... A POCHI PASSI SORGE LA CHIESA DI S. MICHELE E JACOPO CON LA SUA TORRE.

(Fot. A. Giunti)

Ci inoltriamo agitati da un senso di riverenza e di sgomento. Sotto il bianco lastrone circolare, che fa centro sul pavimento, stanno le spoglie del Grande. Abbiamo cura di non posarvi i piedi.

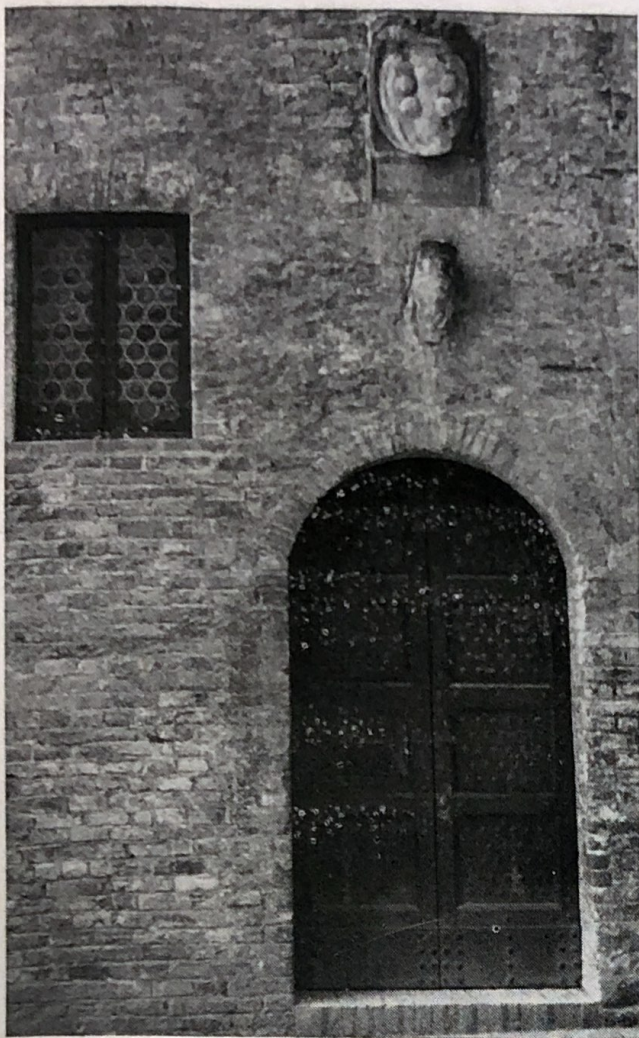
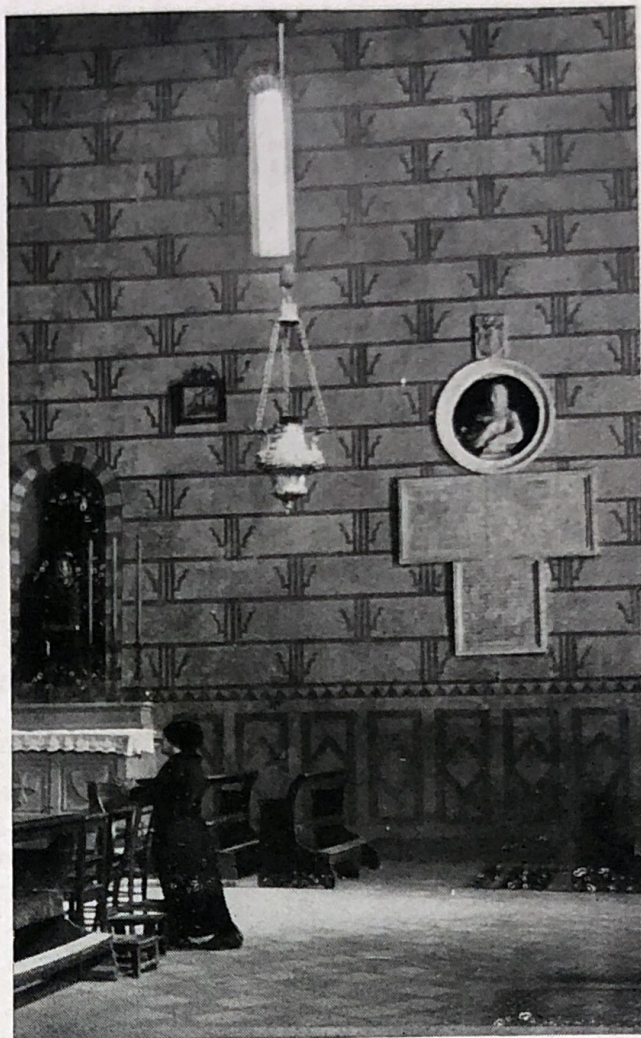
Sul muro di destra, entro una nicchia a piatto, è sculto il busto del Poeta con un ponderoso volume tra le braccia semiconserte: è opera del Rustico, detto il Rustichino, e, sotto, spiccano, incise nelle lastre, tre iscrizioni, tra le quali la seconda riferisce l'epitaffio famoso dettato dallo stesso Boccaccio:

Hac mole jacent cineres ac ossa Joannis – Mens sedet ante Deum meritis ornata laborum – Mortalis vitae. Genitor Boccaccius illi – Patria Certaldum studium fuit alma poesis.

Ed eccoci ancora sulla via Boccacci, *quondam* Chelini, come leggesi sopra la pietra di un muro; eccoci dinanzi alla torre della casa che vide spirare, già convertito alla fede, l'interprete della *Divina Commedia*, l'amico diletto del Petrarca. Qualche cosa dell'arte sua è ancora nell'aria e nelle strade. Ritorniamo a visitare quei muri consacrati alla gloria, rivediamo la loggetta sullo sfondo luminoso del paesaggio, ritroviamo la stanza attigua, che probabilmente fu stanza da pranzo o di convegno, tutta spoglia e grezza, dove restano le tracce chiare di un camino che fiammeggiò ed arse nei rigidi inverni. Ivi si scaldò, forse, già vecchio e stanco di peregrinare, il Poeta.

CERTALDO ALTO: LA COSTA DEGLI ALBERTI SI PRESENTA COME UNO SCENARIO SALENDO DAL BORGO GARIBALDI.

« A METÀ STRADA, PRIMA DI GIUNGERE AI VICARII, ECCO LA CASA TURRITA DI GIOVANNI BOCCACCIO »...

IL PALAZZO DELL'ANNUNZIATA E LA VALLE DELL'ELSA, VISTI DALL'INTERNO DELLA CASA DEL BOCCACCIO. *(Fot. A. Giunti)*

« IL PORTONE AD ARCO È DI LEGNO CHIODATO CON GROSSI CHIODI DALLA CAPOCCHIA TONDA »...

« SUL MURO DI DESTRA, ENTRO UNA NICCHIA A PIATTO, È SCULTO IL BUSTO DEL POETA »...

CASA DEL BOCCACCIO; INTERNO DI UNA SALA.

(Fot. Alinari)

«È UNA STRADA SILENZIOSA CHE S'INERPICA SINO AL PALAZZO MERLATO DEI PRIORI»...

(Fot. A. Giunti)

Da questa quiete non ancora turbata affiorano nella nostra mente le figure del *Decamerone*, i personaggi indimenticabili della sua fantasia. Gli uomini che si muovono per la strada ovattata di stupore e cinta di tempo, le donne che si affacciano alle finestre con sospettosa curiosità, sembrano staccati dalle pagine immortali: umile gente che ha uno sguardo interrogativo e ironico, un'e-

IL FIUME ELSA SULLO SFONDO DEL PANORAMA DI CERTALDO. (Fot. Alinari)

CERTALDO: IL CHIOSTRINO ROMANICO DIETRO LA CHIESA DI S. TOMMASO.

(Fot. A. Giunti)

AMOS CASSIOLI: « BOCCACCIO ». (GALLERIA PISANI, FIRENZE). *(Fot. Alinari)*

spressione che sta tra la sornioneria e l'acuzie, un sorriso che sa di raggiro e di beffa. Mancano i Fra Cipolla, i ser Ciappelletto, i Chichibio, i Masetto, i Buffalmacco; mancano principi e regine e mercanti destri nel pirateggiare. È rimasta nella città dei Chelini la folla anonima: sono rimasti i sobrii di mente e di cuore, legati alle virtù della casa e della terra.

GIUSEPPE VILLAROEL

PITTORESCO PANORAMA ALBANESE: MARE E MONTAGNA. SI SCENDE DAL PASSO DI LOGORÀ.

I MONTI CICA. NEI CANALONI, IN MEZZO AL CUPO DEGLI ABETI, BIANCHEGGIA LA NEVE.

LA "RIVIERA" DELL'ALBANIA

Anche l'Albania ha la sua « Riviera ». Una Riviera rustica ancora, fatta solo di monte e di mare, di sole e dolce clima, d'uliveti e profumo di zàgare. Vi mancano gli alberghi eleganti e le ville sontuose, i parchi d'esotiche piante, la profusione ordinata dei fiori, i viali a curve geometriche e calcolate, e vi mancano, per fortuna, anche i cartelloni pubblicitari e i *kursaal* dalle spaesate e goffe fogge orientali, attributi delle più famose riviere del mondo. La Riviera albanese è ancora ignota ai turisti, ai bagnanti, agli innamorati, ai giocatori d'azzardo; ma nella sua natura, pur crudamente mediterranea, possiede tutti i requisiti fondamentali d'un luogo di riposo, di salute e di delizie.

La Riviera dell'Albania è il tratto di costa che si allunga sul Canale d'Otranto, a mezzogiorno di Valona, tra il Passo di Logorà e Porto Edda (la vecchia Santi Quaranta). Nella metà settentionale prende il nome di Chimara, o Chimera, da quello d'una città antica. Si distende per una cinquantina di chilometri proprio in faccia al tallone d'Italia: Capo d'Otranto, con le sue balze, non è più lontano di 90 o 95 chilometri dal Passo di Logorà, e in giornate limpide lo si può distinguere da tutti i monti della Riviera.

La costa guarda a libeccio, e il sole la inonda dei suoi raggi dalla mattina al tramonto. Le montagne la serrano da presso, isolandola dall'interno, ma anche proteggendola contro l'insidia di quei crudi venti invernali che soffiano talora dalle terre balcaniche verso l'Adriatico e l'Ionio. Queste montagne scoscendono, quasi, sul mare, tuffando i loro piedi nelle azzurre acque mediterranee. Paesaggio, dunque, di monte e di mare ad un tempo, il più bello, pittoresco, variato, che tutto si dispiega a chi percorre la strada Valona-Porto Edda. Questa strada fu costruita durante la passata guerra mondiale dai soldati italiani, e se per ora – con la sua strettezza, le curve brusche e incisive, e i saliscendi – non può soddisfare gli appassionati delle folli velocità sui nastri levigati, dà pieno godimento agli ammiratori del paesaggio.

Le montagne della Chimara toccano i 2000 metri (M. Cica m. 2045). La loro costituzione è dolomitica e calcarea, ma le creste si profilano piuttosto uniformi. Erti ne sono i fianchi, incisi da canaloni e da valloni selvaggi, e radamente vestiti in alto di pini e d'abeti. La Milizia Fo-

restale già si dà cura di restaurare ed estendere il bosco, che troppo ha sofferto dalle devastazioni dei pastori. Più in basso i fianchi delle montagne sono spesso brulli e assolati, e tra le pietre grigie o rossigne ed i rigidi cespugli le greggi van cercando a fatica un magro pascolo. Ancora più giù, quando l'aria s'appalesa distintamente marina, i versanti s'appianano o s'addolciscono in sproni e terrazze, quasi volessero concedersi riposo, e ripigliar fiato, prima d'immergersi nelle onde. Ed ecco, allora, avvivarsi il paesaggio delle chiome argentee degli ulivi, della malinconica grazia di sottili cipressi, della feracità di campicelli in gradinata, del verdeggiar dei giardini e del biancore di casette e villaggi, di contadini curvi sulle zolle; finché la terra finisce, cedendo il posto al suo antagonista, il mare, or con ripe scoscese di solida roccia, or con piccole strisciate di ghiaie e di arene. E si alternano tratti di costa diritta e uniforme, con panoramici golfi e baie serene.

Caratteri un po' diversi ha la parte meridionale della Riviera, oltre Porto Palermo. Scenario meno grandioso, ma più gentile. I monti vi sono meno alti, spesso non superano che di poco i mille metri. Il sassoso calcare vi prende proporzioni più modeste, ammantandosi largamente d'arenarie e marne del terziario inferiore. Si riconosce il mutamento dalle forme stesse, meno massicce e più molli, dei contrafforti e dei poggi, degli sproni e delle valli; lo si riconosce dal rigoglio maggiore della vegetazione, che vi trova un terreno più accogliente, più fresco, più umido. La macchia, fitta e sempreverde, per quanto bassa, con le sue querce, le filliree, le eriche, i corbezzoli, si diffonde in luogo dei pascoli aridi e pietrosi dei calcari. Allo sbocco delle valli si aprono piccoli piani alluvionali, pezzati da un'irregolare scacchiera di campi, che filari d'alberi e siepi vive contornano. E sulle poggiate è tutta una festa d'ulivi, tra cui si disperdono campi, praticelli e vigne, ed occhieggiano paesetti dalle case sparse in groppa agli sproni.

L'agricoltore, nella Riviera albanese, ha lavorato, e lavorato sodo. Mancando quasi totalmente lo spazio piano, e presentando le stesse falde della montagna un terreno troppo acclive, ha foggiato un'infinita serie di piccole terrazze, spesso sostenute da muretti a secco. È questo uno dei pochi luoghi dell'Albania dove la coltura in terrazze sia veramente diffusa. Il grano è la coltura principale di questi campicelli, contrariamente alla regola più comune in Albania, dove il più coltivato dei cereali è il granturco. Nei dintorni dei villaggi si intramezzano ai campi di frumento le vigne, gli orti, i frutteti, ricchi in special modo di fichi, ma anche d'aranci, di limoni, di cedri. Qualche fico d'India porta qua e là una nota d'esotismo. Gli uliveti si allargano frondosi, come boschi secolari.

I villaggi in cui si raggruppa la popolazione – tutti di carattere rurale – sembra si studino di non contendere alle colture lo scarso spazio. Arieggiano a villaggi dell'Italia meridionale o

COLTURE IN TERRAZZE. LA STRADA DISCENDE CON VIVE SERPENTINE DAL PASSO DI LOGORÀ.

CAMPICELLI DI GRANO SUI PENDII TERRAZZATI, PRESSO LOKOVA.

FOLTO D'ULIVI, RICCHEZZA DELLA RIVIERA. PICCERASI SI ALLUNGA SULLA GROPPA D'UNO SPRONE.

LA ROTABILE, ABBANDONATA LA BAIA DI VALONA, S'INERPICA AL PASSO DI LOGORÀ.

essa deve ricorrere all'emigrazione. Così ha fatto nel passato. Migliore si presenta il suo avvenire: tutta l'Albania, indissolubilmente unita all'Italia imperiale, è in fervore di rinnovamento. La Riviera sarà messa in valore. La grandiosità, o la grazia, dello scenario naturale – mare e montagna, quali cose più belle di queste? – l'incanto di certi suoi paesaggi agresti, la presenza di piccole e molli spiagge arenose ben riparate, la mitezza del clima, la ricchezza di luce, la salubrità dell' aria, sono elementi tutti che concorreranno a richiamarvi non solo turisti frettolosi in cerca d'impressioni e di colore, ma pur villeggianti desiderosi di pace e di sole. Basterà che la regione riceva almeno un principio di attrezzamento, con qualche buon albergo e migliori comunicazioni, anche per via marittima.

Percorriamo ora rapidamente l'unica rotabile della Riviera, la strada Valona-Porto Edda, che, dopo aver costeggiato la baia di Valona e risalito un solitario vallone, s' inerpica faticosa al Passo di Logorà, in mezzo ai pini. Il valico è a 1055 metri d'altitudine; ce ne fa accorti la gradita freschezza dell'aria. Arrivandoci in maggio – è la stagione ideale per un viaggio in questa Riviera, quando su, in alto, nei canaloni del monte, biancheggia ancora qualche chiazza di neve, ma verso il mare la macchia è fiorita, – arrivandoci in maggio troveremo un tappeto smaltato di fiorellini bianchi, fra boschi cupi d'abeti annosi. Rozze baracche tenevan qui posto d'alberghi e ville, per quegli abitanti di Valona che cercavano ristoro agli estivi calori ed alla malsania dell'aria cittadina.

Ci affacciamo al valico. Cambiamento repentino di scena. Alla strettoia dei monti succede uno spaziar quasi sconfinato dello sguardo. La costa della Chimara ci si presenta d'infilata, uno sprone dietro l'altro, come quinte di teatro, e giù in fondo s'affacciano le colline che sovrastano Porto Edda. Più a destra, sorge dallo specchio ceruleo del mare l'isola di Corfù, col suo

della Dalmazia, con le loro casette ravvicinate e bianche d'intonaco, dalle quali svetta talora un piccolo campanile, a ricordarci che qui la popolazione è tutta cristiana (ortodossa). Stanno sul filo di cresta degli sproni, o dove l'erta dei fianchi si rompe o si addolcisce, a 2, a 300 m. di altitudine. Signoreggiano il mare, dall'alto; ma la Riviera è troppo segregata dalla barriera dei suoi monti, perché seni e baie possano diventar porti per il retroterra.

Approda qualche veliero a Porto Palermo, ma il più delle volte anche la solitudine di questa bellissima doppia insenatura non è turbata; àncora qualche battello davanti alla spiaggia del capoluogo, Chimara, o della piana di Borshi; ma è commercio tutto locale, piccole necessità di paesani. Né la profondità del mare invita gran che alla pesca.

La popolazione è già fitta per la poca terra da coltivare, e se non le bastano le risorse del mare,

monte del San Salvatore, e più a destra ancora emergono gli isolotti di Merlera, Mathraki e Fano.

La strada discende giù rapida, con strettissime serpentine intagliate nel fianco d'un vallone, su cui si disegnano grandi stratificazioni calcaree. Vediamo più sotto le alluvioni sassose che il torrentaccio del vallone distende sboccando al mare, e la loro bianchezza ha valso al luogo il nome di Aspri Ruga (strade bianche).

Non si scende fino al mare, ma si corre paralleli ad esso, a due o trecento metri d'altitudine, quasi al confine tra l'erta balza assolata e scoperta del monte e il paesaggio più riposato dei campi e dei villaggi. Si corre in un continuo leggero saliscendi, contornando sproni, rientrando in piccole insolcature del fianco montano. Palasa, un gruppo di poche case, si rasenta da basso. Pare che qui fosse l'antica Palaeste, la città presso cui sbarcò Cesare nel 48 a. C., inseguendo Pompeo. Poi avvistiamo Drimades, uno dei villaggi più grossi della Riviera, posto a dominare un profondo burrone, in cui scrosciano fresche acque di sorgente. Si passa attraverso il paese, dalle case di bell'aspetto. Ci dànno ombra, a quando a quando, le chiome degli ulivi; i cipressi son troppo esili per darne abbastanza. Si avvicina un secondo burrone, sotto il villaggio di Ilias.

Ma, strano paesaggio! Non come a Drimades il torrente ha qui segato la roccia dura della montagna, o strati non meno saldi d'un breccioso detrito calcareo che le acque hanno cementato tenacemente. Si apre un ripiano alle falde della montagna – e siamo ancora a 250 metri sopra il mare – un ripiano denso d'olivi e picchiettato di cipressi. Lo solcano burroncelli poco profondi, scolpiti entro un materiale terroso e rossastro, a strati orizzontali. Son vecchi depositi delle acque, che ora le stesse acque corrodono e vogliono distruggere. Più lungi s'intravvede o s'immagina un solco più profondo, nella roccia viva, per il quale il torrente discende al mare, e s'intravvede anche l'orlo del ripiano precipitante con ripa scoscesa incontro alle onde.

Un seguito fitto di svolte ci conduce a Vunò, villaggetto che si vanta d'una rozza scultura medievale rappresentante il leone di San Marco. Oltrepassiamo le sue case, sparse tra ulivi e giardini. Poi, altri burroncelli nella terra rossastra, tutta una serie, sotto la strada. Lentamente saliamo a un valico, lo oltrepassiamo, incassandoci in una selvaggia vallecola. Ma presto il paesaggio s'apre di nuovo, e sopra una collina appiattita biancheggiano tra gli ulivi le case di Chimara – la *Chimaera* degli antichi – oggi grosso villaggio rurale, sede d'una sottoprefettura. Non ci si addentra nel paese, la strada par che abbia fretta di raggiungere il mare, mentre un vastissimo bosco d'ulivi si allarga alla nostra sinistra, sopra un pendio dolcemente inclinato, che è un conoide costruito dai torrenti discesi dalla montagna.

Siamo alla marina, la marina di Chimara, o

FIORITURA PRIMAVERILE AL PASSO DI LOGORÀ, TRA BOSCHI D'ABETI ANNOSI.

DRIMADES AMMUCCHIA LE SUE CASE BIANCHE ALL'ORLO DI UN BURRONE.

CURIOSI BURRONCELLI NELLA TERRA ROSSASTRA, PRESSO ILIAS.

LA QUIETA BAIA DI CHIMARA, VISTA DALLA COLLINA DEL PAESE.

PACE E SOLITUDINE REGNANO A PORTO PALERMO GIÀ STANZA DI FLOTTE VENEZIANE E TURCHE.

Spilià, dove pochi casamenti ospitano qualche bottega e qualche ufficio. Una bella spiaggetta s'inflette tra due sproni rocciosi, delimitanti un piccolo golfo dalle acque calme. Alcune grotticelle cariano le rocce calcaree, donde il nome di Spilià (grotte). Si può prendere in questo luogo un po' di ristoro; bisogna accontentarsi di quel che si trova, ma il mare e l'aria, di cui l'uscio aperto dell'osteria ci fa godere la vista, sono di largo compenso.

Scavalchiamo un piccolo colle, e giù di nuovo a rasentare il mare, in riva ad un altro golfo deserto. Ma lo abbandoniamo tosto, e la veduta che si apre di lì a poco ce lo fa subito dimenticare. Si giunge a capo d'una svolta, in groppa d'uno sprone che aggetta in mare, e si dispiega al nostro sguardo Porto Palermo, il *Panormus* degli antichi. La bella e sicura baia è contornata da colline di forme convesse e arrotondate, coperte d'una bassa macchia uniforme, in cui spiccano – in primavera – i cuscini emisferici di certe euforbie, per la loro fioritura gialla. Un esile peduncolo divide la baia in due parti e accoglie un piccolo vecchio forte, basso, innocuo. Ebbero qui stanza Veneziani e Turchi, e vascelli da guerra animarono lo specchio calmo della baia; ma questa, ora, è quasi sempre deserta.

Giriamo sul mare aperto e siamo in vista della piccola ferace piana di Ceparò (Qeparo), disseminata di pioppi e cipressi, che, dritti e verticali, paion le antenne di tutta una flotta di velieri. Il villaggio è in alto, a mezza costa. Si getta uno sguardo entro ai monti, su per la prima delle due sole valli che in

tutta la Riviera abbiano un certo sviluppo. Di là d'un contrafforte entriamo nella piana di Borshi, più estesa ed orlata d'una lunga spiaggia arenosa. È uno dei luoghi più ricchi di tutta la Riviera, per i suoi campi, giardini ed agrumeti; vi abbonda l'acqua, portata da un fiumicello e da una grossa sorgente. Appena si intravedono, sopra un colle, i resti del castello di Borshi, dominante lo sbocco della seconda valle. La strada non attraversa il piano, lo contorna, passando ai piedi della collina del castello e riprendendo poi a salire con ripetute svolte per i colli, sorpassando spesso freschi rivi mormoranti. Ecco i resti d'un altro castello: il mare è sotto di noi a poca distanza, e frange dolcemente la sua onda su spiagge in miniatura.

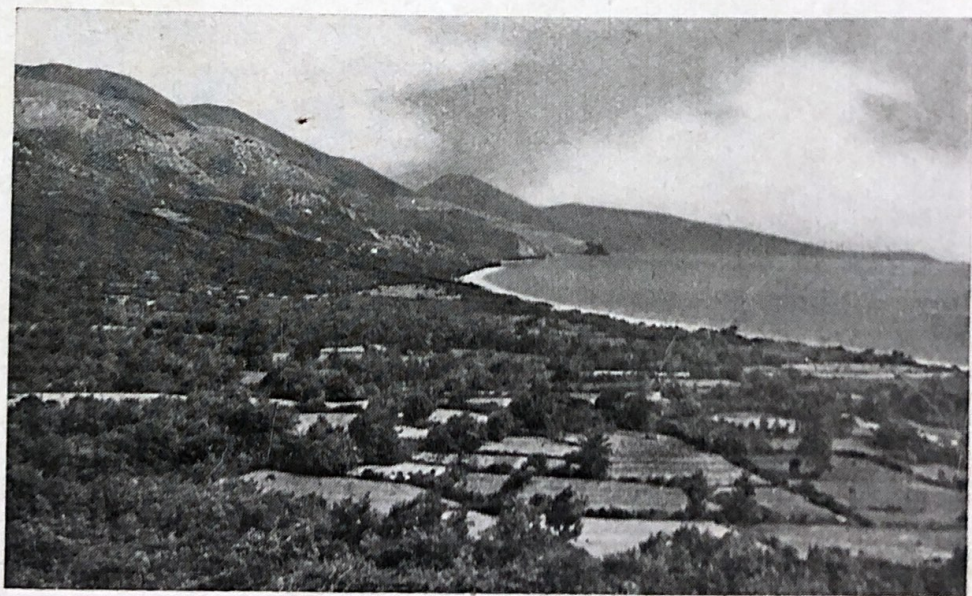
Tra folti d'ulivi si raggiunge Piccerasi (Piqerasi), un grosso villaggio allineato sopra uno sperone. Si scende in una piccola fresca valle, per tosto risalire. Ancora una serie di piccoli dossi e di vallecole, e la strada deve destreggiarsi tra gli uni e le altre. S'annunzia Lukova, civettuola in mezzo al verde.

Ancora poche risvolte e la Riviera è finita. Si approfondisce sotto di noi una valle ricca di ulivi, ma di là il fianco marittimo della montagna appare deserto e selvaggio. Ci allontaniamo dal mare ed al Colle di San Basilio siamo già sul versante interno, che signoreggia una distesa di tenui colline e piccoli piani. Costeggiando questo versante arriveremo in breve a Porto Edda, col dolce ricordo d'uno dei più ameni paesaggi d'Albania.

ALDO SESTINI

(Fotografie dell'A.)

L'ARENOSA SPIAGGIA DI CEPARÒ, CON LO SFONDO DI CIPRESSI E DI MONTAGNE.

LA PIANA DI BORSHI, PINGUE D'ACQUE, DI CAMPI E D'ARANCETI.

L'ULTIMA VISIONE DELLA RIVIERA: LUKOVA, DIETRO IL VERDE DEI SUOI OLIVETI.

AEROFONI E IDROFONI

PIATTAFORMA SU NAVIGANTE PER AEROFONI.

Le sirene dànno il segnale dell'incursione nemica, ma chi lo dà alle sirene sono gli aerofoni, in posizione avanzata il più possibile verso le basi inglesi. Virtualmente bisognerebbe cogliere il rumore di un apparecchio nemico al momento del decollo, per poterlo segnalare prima che si approssimi al territorio nazionale. Di qui la necessità di avvicinare queste postazioni aerofoniche quanto più si può ai settori avversari. In che modo? Su barche, molte miglia al largo dalle nostre coste.

Abbiamo, quindi, aerofoni di terraferma e aerofoni naviganti. Alcuni ricordano i canali di un orecchio, altri hanno la forma di padiglioni acustici, che s'innestano a una cuffia di recezione. Questi padiglioni sono azionati da due volantini, chiamati l'uno di brandeggio, l'altro di elevazione.

Due aerofonisti, addestrati a questo servizio, si avvicendano agli aerofoni, manovrando accortamente i volantini, come la tastiera di un pianoforte, per raccogliere ogni sorgente sonora sospetta nell'aria. La lunga pratica e l'esercizio quotidiano hanno reso familiari ai serventi i motori dei diversi aeroplani, per cui distinguono, a primo udito e a distanza di molte miglia, se si tratta di motori nostri o nemici.

Appena odono un rumore sospetto, i serventi agiscono ai volantini, finché ambedue, con la cuffia di recezione agli orecchi, colgono il momento più acustico del suono, vale a dire lo hanno centrato. Leggono i dati sulla piastra di graduazione e li passano al capo posto, il quale, a sua volta, li trasmette per telefono alla centrale della *Dicat*. La quale, come è noto, s'incarica della difesa antiaerea della Nazione. È utilizzato in tal modo il principio rudimentale da cui è partita la radiofonia, per raggiungere i risultati che tutti conosciamo.

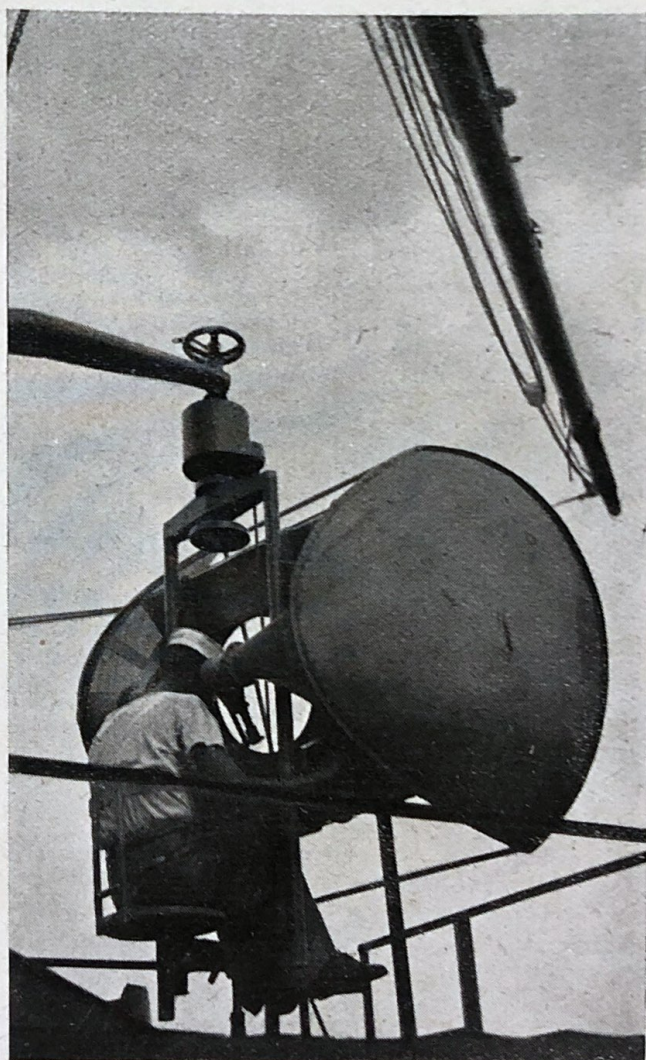
Senonché, mentre basta muovere alla radio la freccia dello specchio luminoso per udire una piuttosto che un'altra città, oppure mettersi in sintonia con altro apparecchio nel caso di radiotelefono, quando siamo all'aerofono non sappiamo ove dirigere l'ascolto, e non si ha indicatore su cui agire. I suoni nell'aria sono in libertà, saettano a miliardi, s'intrecciano, si fondono, si urtano; bisogna cercare quelli che c'interessano, captarli, isolarli, distinguerli. Occorre una sensibilità acustica perfetta, quasi eccezionale, e un orecchio addestrato alle infinite voci dell'etere, ai suoni che lo invadono di giorno e di notte, vicini e lontani, di terra, di mare, dell'aria, e sottoporli ad una vigilanza che deve essere ininterrotta. Un motore su strada può benissimo trarre in inganno un novizio. Meglio, però, una segnalazione sbagliata che un dubbio taciuto. Certi orecchi sanno distinguere non

AEROFONO VISTO DI PROSPETTO. L'AEROFONISTA ALLA RECEZIONE.

solo un apparecchio nazionale o tedesco da uno inglese, ma di questo sanno dire se è *Blenheim* o *Sunderland*, *Spittfire* o *Gloster*, *Hurricane* o *Bristol Blenheim*. E anche queste finezze hanno la loro importanza.

Quando vengono trasmesse alla *Dicat* direzione e distanza di un apparecchio nemico, si può calcolare sulla carta, dalla velocità dell'aereo specificato, quanto tempo impiegherà, dal punto in cui è stato individuato, per coprire la distanza che lo separa dal nostro territorio. Gli aerofoni naviganti si spingono al largo molte miglia dalla costa, e possono percepire un motore a considerevole distanza in linea d'aria. Si tratta, quindi, di un notevole spazio che l'aereo nemico deve percorrere prima di arrivare sulle nostre linee, tempo più che sufficiente per dare l'allarme alle città, e permettere ai nostri fratelli di rifugiarsi nei ricoveri. Man mano che l'apparecchio avanza, è successivamente segnalato da aerofoni di terraferma, e seguendo le indicazioni delle stazioni intermedie, si può costruire il grafico della rotta che l'apparecchio compirà, anche prima che effettivamente lo eseguisca. In tal modo, si hanno gli estremi per aprire il tiro di sbarramento con le batterie antiaeree, per abbattere l'apparecchio nemico, o, quanto meno, costringerlo a cambiar rotta e a desistere dalla criminosa impresa.

Vedete quale stretta relazione si stabilisce fra gli aerofonisti di mare e di terra, e gli artiglieri della *Dicat*.

Ciò che pochi sanno è che fra i più provetti aerofonisti vi sono, in Sicilia, due ciechi: uno cieco nato, l'altro cieco di guerra. Tutta la sensibilità visiva, non più esercitata, passa ad acutizzare il senso che più usano: l'udito. Siccome i serventi fanno il turno due alla volta, essi formano coppia fissa, e sono imbattibili. Appena sentono l'ordine: « Ai vostri posti! » si arrampicano ai seggiolini dell'aerofono, introducendo la testa fra l'impalcatura dell'apparecchio con la rapidità e la sicurezza di veggenti. Se tu non sapessi che sono ciechi, non te ne accorgeresti.

AEROFONO, MENTRE STA CENTRANDO IL SUONO.

SEZIONE DI ANTISOMMERGIBILI IN PARTENZA PER LA CACCIA AD UN SOMMERGIBILE.

Pochi movimenti ai volantini, ed hanno centrato il suono. Non possono leggere la direzione e la distanza, a cui provvede il graduato, ma sanno dire: l'aereo è del tale tipo, viene da destra o da sinistra, e si trova alla distanza quasi certa di tante miglia. Non si sbagliano mai.

Ecco due Camicie Nere restituite alla patria, felici di fare la guerra, di trovarsi fra compagni che rendono loro lieta la vita, anziché trascinarla ai margini della famiglia, l'uno imprecando alla sua sventura congenita, l'altro ricordando le battaglie d'Africa e di Spagna. Magnifica provvidenza del Regime, che addestra a questo delicato servizio giovani altrimenti inabili lale fatiche di guerra.

TRAMOGGIA CON BOMBE DI PROFONDITÀ A BORDO DI UN «ANTISOM».

Se necessari sono gli aerofoni per segnalare il

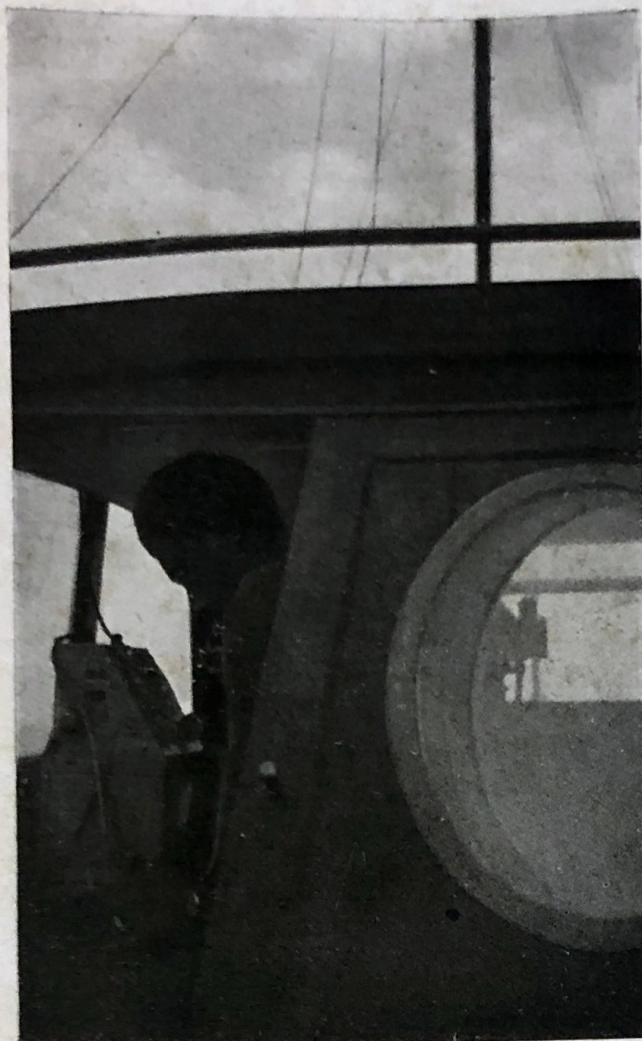
GIUNTO IL MEZZO SULLA ZONA SOSPETTA, AL COMANDO « IDROFONO A MARE » VIENE CALATO L'APPARECCHIO PER L'ASCOLTO.

pericolo di un'incursione nemica, più necessario per i marinai è ascoltare il fondo del mare. L'acqua è buona conduttrice dei suoni, di cui l'orecchio è il ricettore: strumento intermedio l'idrofono, un'asta di ferro che ad una estremità ha una specie d'ancora trasversale, dall'altra ha una cuffia, di cui l'idrofonista applica alle orecchie i due tubi di gomma.

È logico che siano provviste di idrofoni le unità che più ne hanno bisogno in relazione al loro impiego. Le quali, in genere, sono le unità più piccole, dovendo sintetizzare in poco spazio quanto è necessario per l'adempimento della loro missione. Nelle siluranti, nei caccia-sommergibili, nei *mas* e negli *antisom*, l'idrofonista è uno dei membri più importanti fra i pochi che costituiscono l'equipaggio.

Meta è la caccia ai sommergibili. Il sommergibile nemico sta sott'acqua. Bisogna scovarlo, cercare dov'è, tendergli l'agguato, individuare esattamente la sua posizione, e affondarlo. Il mezzo parte, il Comandante ordina: « Idrofono a mare! ». Viene calata l'asta, e l'idrofonista si mette in ascolto. L'ufficiale di guardia ogni tanto chiede: « Si sente niente? » L'idrofonista risponde: « Niente ». Oppure: « Sorgente di rumori ». Molte volte è il Comandante stesso che ascolta e controlla.

L'addestramento dei marinai specializzati all'idrofono è uno dei compiti più delicati e difficili: si può dire varia da persona a persona. Intanto, come per gli aerofoni, bisogna avere un udito sensibilissimo. La lunga pratica deve abituare il marinaio a cogliere ogni voce, ogni rumore dal mare, in superficie e sotto. Compito principale di un *antisom* è scovare un sommergibile nemico, e affondarlo. Ma ne ha infiniti altri, fra cui recarsi in zona molte ore prima che un nostro convoglio salpi o entri in porto. Un sommergibile nemico può stare in agguato per silurarlo: bisogna eseguire un ascolto preventivo sulla zona di passaggio, accertarsi se c'è, nel qual caso se ne dà comunicazione al Comando,

SOSPESO SUL MARE, L'IDROFONISTA ASCOLTA.

RADIOTELEFONISTA CHE, A BORDO DI UN « ANTISOM » IN AZIONE, COMUNICA AL COMANDO CHE IL SOMMERGIBILE INGLESE C'È.

perché sia rimandata la partenza del convoglio, o approdi altrove, se è in arrivo. Questo si chiama sorveglianza per la rotta di sicurezza.

Un idrofonista ben addestrato deve distinguere le turbine dai motori a scoppio, i motori elettrici dagli alternati, vale a dire segnalare nel settore d'ascolto la presenza di motori termici – il che significa navi da guerra, piroscafi o carrette da trasporto in superficie, – oppure motori elettrici, vale a dire sommergibili in immersione.

L'idrofonista, sul margine estremo del motoscafo, seduto alla sua cuffia di recezione, manovra l'idrofono per sondare i rumori del mare. Egli sente, ad esempio, una sorgente sonora all'orecchio sinistro, e subito muove l'idrofono in modo che il rumore, attraversando la fronte, passi immediatamente anche all'orecchio destro. Quando lo sente con la stessa intensità a destra e a sinistra, con un piccolissimo scatto al cervello, segno è che la sorgente sonora è centrata. Non si sbaglia. Se si tratta del caratteristico sibilo dei motori elettrici, là è il sommergibile. E la freccia della piastra di graduazione dà la direzione esatta. Nelle più favorevoli condizioni di mare – calma piatta e fondale non disturbato – l'idrofonista può segnalarci anche, dalla intensità del suono, la distanza a cui si trova il sommergibile nemico.

Durante le missioni notturne, l'ascolto idrofonico è utilissimo, perché anche se il sommergibile è in emersione, difficilmente si vede, e possiamo così individuare la sua posizione. Di giorno è più utile ancora, perché il sommergibile, chc sta sempre immerso, ci viene rivelato unicamente mediante l' accertamento della sorgente sonora effettuato dall'idrofono.

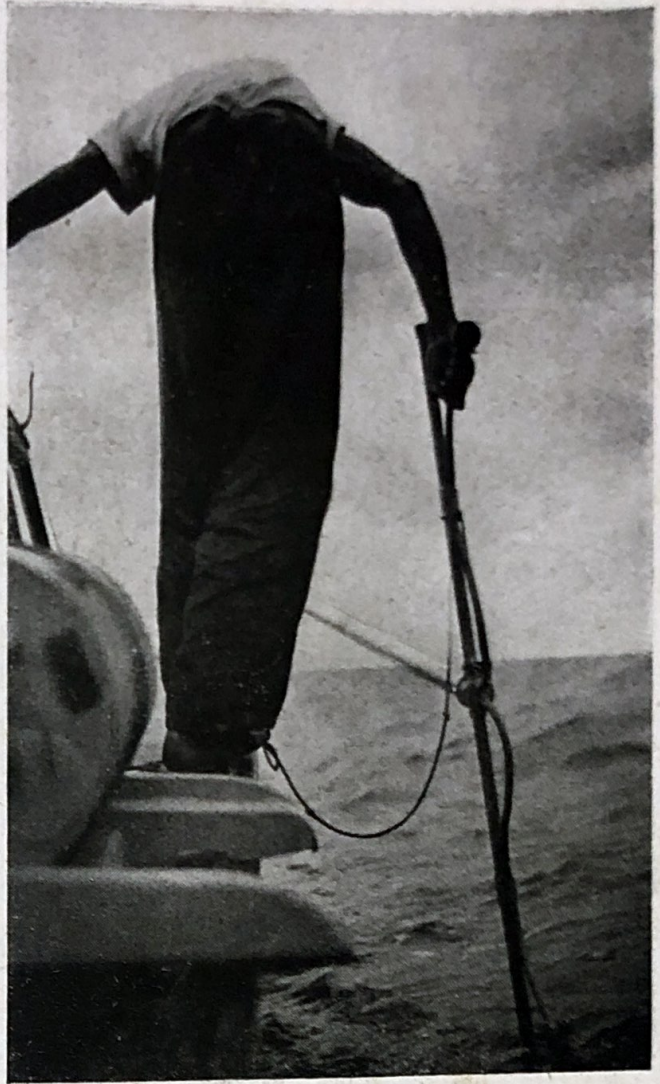
Individuata la posizione del nemico, gli si mette la prua addosso, e si sganciano le bombe.

L' azione può svolgersi così: da un comando vien dato l'allarme: « Sommergibile sospetto nel punto X ». Subito partono tutti i mezzi a disposizione. L'ultimo a staccare è il Comandante, che vuol vedere i suoi anatrotti al largo. Poi li raggiunge e si mette in testa alla formazione. Giunti « in zona », si calano a mare gl' idrofoni. Silenzio per tutta una

« ANTISOM » MITRAGLIATORI IN TIRO DI DIFESA.

giornata. Poi, nella notte, è avvertito uno scricchiolio. Forse un inganno, una risonanza qualunque del mare. Alle tre altro piccolo scricchiolio. Il sommergibile certamente capisce che c'è gente in agguato alla superficie, e cerca di muoversi adagio, come uno che al buio cammini in punta di piedi, per tentare nelle tenebre di sottrarsi alla caccia. Silenzio per altre due ore. Alle cinque, altro piccolo rumore: motori elettrici? Pompe di compensazione? Travasi d'acqua? Il sommergibile deve cercare ansiosamente di raggiungere una nuova posizione, sia pure spostandosi di poche decine di metri in lunghe ore di silenzioso strisciamento a mezz'acqua, pur di sottrarsi ai caccia che gli camminano sopra, e ancora non sono sicuri della posizione esatta. Poiché necessario è questo: trovarsi sulla verticale del sommergibile nemico, altrimenti le bombe non hanno effetto.

Ogni idrofonista dei motoscafi eseguisce il rilevamento, vale a dire accerta distanza e direzione, e le trasmette per radiotelefono al capo squadriglia, il quale fa la media dei dati ricevuti per calcolare la posizione esatta del sommergibile. Dopo di che ordina ai mezzi di accostarsi fra loro, accentrandosi sulla sorgente sonora. Idrofoni di nuovo in ascolto. Altra lunga immobilità e silenzio, tanto sotto che sopr'acqua. Fra *som* e *antisom*, il primo che si fa sentire è spacciato. Ma l'inevitabile rumore dei motori, scatenato dai nostri mezzi per avvicinarsi al bersaglio, ha raggiunto il suo scopo: trarre in inganno il sommergibile inglese, che non pensa di avere questi nostri topolini sopra, ma teme piuttosto dei *mas* con siluri, pronti a beccarlo appena vien su con la cresta.

Altro lungo silenzio di tomba, sopra e sotto. Si è così giocato a mosca cieca per un'altra giornata. Intanto, uno dei nostri *antisom* è rientrato a notte alta alla base per fare sopraccarico di bombe, raddoppiando la dotazione. L'*antisom* ha avuto tempo di tornare: il sommergibile non ha dato segno di vita. Alle dieci del mattino altro tenue rumore. Ecco la nuova posizione rivelata. Era successo questo: il mare, dalla calma piatta, si era rabbuffato, portando fuori zona i nostri, allo stesso modo che il sommergibile aveva dovuto subire uno spostamento causa la corrente subacquea. Ulteriore movimento di qualche entità non poteva fare, badando a tener fermi i timoni orizzontali per non denunciare la nuova posizio-

AD ASCOLTO EFFETTUATO, L'IDROFONO VIENE SALPATO A BORDO PER LA SECONDA PARTE DELL'AZIONE: LO SGANCIO DELLE BOMBE.

ne. I nostri sono tutt'orecchi agl'idrofoni in ascolto. A mezzogiorno, altro piccolo sibilo caratteristico dei motori elettrici inglesi: e poi silenzio. Alle due, per brevi istanti, i nostri idrofonisti percepiscono il tasto intermittente dell'alfabeto Morse. Allora non si tratta di un solo sommergibile; sono due. Il primo cercava di mettersi in comunicazione con altro sommergibile inglese, eventualmente nelle vicinanze. Chiedeva aiuto, ossia che l'amico facesse rumore per disturbare l'ascolto a noi, mentre lui taceva, e trarre così in inganno i nostri, nella speranza che andassero alla caccia dell'altro, e lui se la svignasse. Vedete quante segrete astuzie di vita e di morte, quante cose dice il mare senza che si proferisca una parola! Tutto ciò è facile a dirsi; ma questa lotta lunga, paziente, taciturna, è snervante. Intanto l'altro sommergibile non ha risposto. O non c'era, oppure non si è voluto compromettere; e in ogni caso, noi non eravamo così ingenui da lasciare la preda vicina e sicura,

GLI ULTIMI PREPARATIVI, PRIMA DI LANCIARE IL MOTOSCAFO, PER LO SGANCIO DELLE BOMBE.

IL COMANDANTE ORDINA CON LA BANDIERA LO SGANCIO DELLE BOMBE.

avanti, per non restar vittime dello scoppio di esse. Non passano che pochi secondi, e poi lo schianto delle torpedini sott'acqua scuote gli scafi. Rapido dietro-front per tornare sul punto esatto di sgancio, ed eseguire nuovo ascolto. Gl'idrofonisti sentono rumori pazzi, molto forti nel fondo. Il sommergibile è ferito, ma non a morte; deve tentare un rapido spostamento, approfittando della nostra fulminea manovra. Dopo il primo sgancio già si vede l'acqua gorgogliare e bolle d'aria venire a galla. La prima salve è andata a segno. Il sommergibile lotta e disperatamente si divincola. Gl'idrofoni, infatti, ci dànno un nuovo rilevamento. Su quello puntano i nostri *antisom* per un susseguente sgancio, e ripetono l'azione tre volte, andando a galoppo sul mare. Al secondo e terzo sgancio, nafta emulsionata con aria viene alla superficie. Non c'è alcun dubbio: il sommergibile, che aveva tentato – ora lo possiamo dire – di silurare un nostro convoglio, è stato punito. Si ripete l'ascolto.

ormai fiaccata dalla lunga immersione, per correre sulle peste di un ignoto. Aspettavamo pure che, stremato di forze, il sommergibile venisse a galla per far aria, e si desse prigioniero. Aveva la pelle dura, ma noi non si mollava.

Alle sei, mediante rilevamenti con idrofoni, precisiamo la posizione. Si era esattamente sulla verticale, sulle loro teste. Alle sei e dieci, i due mezzi d'attacco, stretti affiancati, si buttano sul punto accertato. Il Capo squadriglia dà il segnale, con la bandiera, di sganciare le bombe, mentre i motori a tutta forza proseguono in

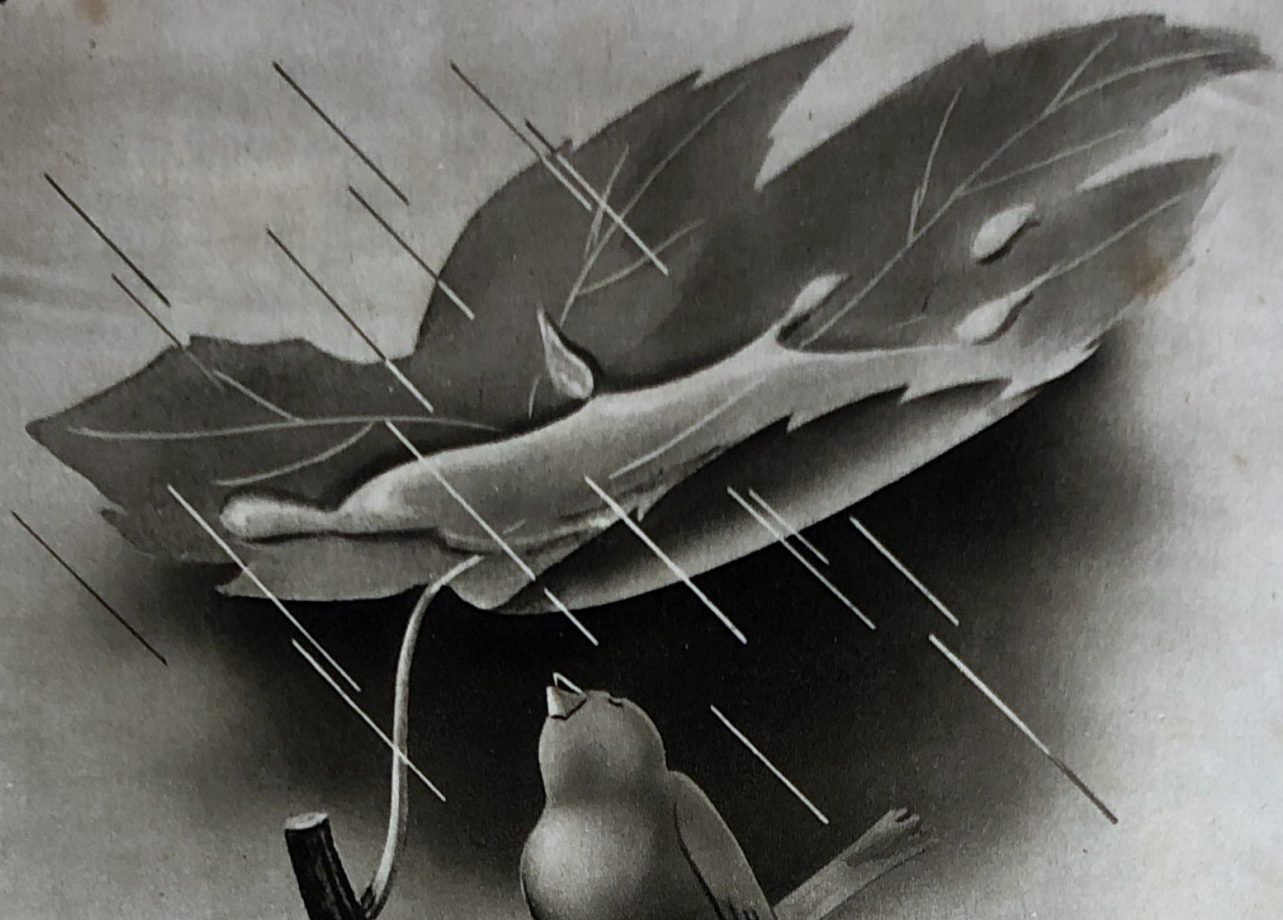
Niun segno di vita. La macchia di nafta si stende, s'allarga, diventa un immenso prato oleoso.

Gl'idrofoni non servono più. Vengono salpati.

La squadriglia rientra alla base. Nessuno è sulla banchina del porto ad aspettare. Nessuno sa la missione che essa ha compiuto. Domani il bollettino di guerra annuncerà brevemente: « Nostri mezzi navali hanno affondato un sommergibile nemico ». In silenzio, i Marinai d'Italia ogni giorno lavorano per la Vittoria.

MANLIO MISEROCCHI

I PERICOLI DELL'INVERNO
In questa stagione guardate dall'esporvi ad un raffreddamento troppo rapido, specialmente se siete accaldati. Non tutti gli organismi sono in grado di sopportare un brusco cambiamento di temperatura ed allora un raffreddore può esserne la conseguenza. Per evitare ogni malanno, se volete un rimedio sicuro ed efficace, prendete ai primi sintomi le Compresse di
ASPIRINA
BAYER

N. 16

Impermeabili Pirelli

VARIE

Le vitamine e il regime alimentare di guerra.

Come sembra lontano, ormai, l'anno 1911, quando Casimiro Funk propose il nome di vitamine per quei costituenti che, presenti in quantità minime negli alimenti, rappresentano tuttavia la parte più essenziale per il mantenimento della vita umana!

Il Funk, infatti, credendo si trattasse di sostanze contenenti tutte azoto aminico, pensò di chiamarle *amine della vita*, o *vitamine*. Le ricerche susseguenti misero in evidenza la diversa natura chimica e le fondamentali differenze di costituzione delle varie vitamine, contraddistinte da lettere alfabetiche. Si vide, poi, che le vitamine, credute semplici, erano complessi vitaminici. Alle lettere seguirono i numeri.

Poi venne la moda delle vitamine. Ovunque si vedevano, si studiavano, si decantavano; nacque, in altre parole, la psicosi delle vitamine, considerate panacea universale. Oggi gli scienziati, studiando la natura intima delle vitamine, le hanno ormai fatte rientrare tutte nel vasto gruppo degli attivatori biochimici, indispensabili al mantenimento della vita.

È noto, infatti, che la mancanza totale o parziale delle vitamine nel regime alimentare dell'uomo, come degli animali, crea disturbi o malattie caratteristiche, comprese sotto il nome di malattie da carenza di vitamine, classificate, secondo il loro stadio od intensità, in *avitaminose* o *ipovitaminose*. Sono le forme a basso tenore di vitamine che dànno i disturbi più diffusi e più subdoli.

Se l'alimentazione dei popoli in guerra è soprattutto funzione quantitativa della potenza produttrice agricola di ciascuna Nazione, la scienza e la tecnica riescono ormai a modificare in modo decisivo il valore alimentare di molte sostanze, ottenendo, per questa via che può chiamarsi diretta, un miglior regime alimentare. Ad un concetto puramente quantitativo se ne aggiunge così uno qualitativo.

Da questo punto di vista, qualunque studio destinato a realizzare questi postulati alimentari è un positivo contributo alla vittoria. Come si sa, la razione alimentare quotidiana di un individuo medio, sano, deve produrre un minimo di calorie, che può essere molto più basso di quanto generalmente si creda, purché non vengano a mancare le preziose vitamine protettrici dell'organismo.

Quante vitamine, in regime normale, richiede giornalmente un uomo medio? Un'alimentazione normale e razionale contiene, nelle dosi necessarie, tutte le vitamine di cui abbisogna l'organismo. Specificare rigorosamente di quali vitamine ed in che quantità l'uomo ne ha bisogno è impossibile, perché non tutte le vitamine sono conosciute. Contro alcune che si possono riprodurre per sintesi (almeno 5), ve ne sono altre di cui si è appena iniziato lo studio. Certe vitamine, poi, credute, come si è detto, semplici, si sono rivelate dei cosiddetti complessi vitaminici, come, ad esempio, nel caso del complesso B, per il quale siamo già alla vitamina B6. Un'altra ragione consiste nel fatto che la carenza di una vitamina può solo essere colmata, fino ad un certo punto, dalla presenza di un'altra. Infine, la dose media necessaria all'organismo varia con l'età, col sesso, con l'attività, con lo stato generale dell'uomo. Troppo arido e molto lungo sarebbe scendere ai particolari descrittivi delle singole vitamine. Qui ci limitiamo solo a riassumere i metodi che la scienza moderna mette a disposizione, specie in tempo di guerra, per mantenere il più possibile normale il tenore vitaminico dell'alimentazione.

La via più semplice è sempre quella di preparare per sintesi le vitamine necessarie. A torto si è detto che questo non è possibile, perché in parte il problema è stato brillantemente risolto nell'alimentazione di guerra. Meglio, però, è ancora aumentare e conservare le vitamine che le piante e gli animali fabbricano per noi. Per aumentarle si può ricorrere, dov'è possibile, ai prodotti in cui una vitamina è contenuta in quantità particolarmente elevata, sul tipo dell'olio di fegato di tonno, che sostituisce già benissimo quello di merluzzo, oppure del lievito di birra e di certe frutta e verdura, classiche fornitrici di vitamine, sul tipo dei nostri agrumi, ortaggi, ecc. Particolare importante: il peperone rosso è ricchissimo di alcune vitamine. Si spiega così con ragione l'uso in crescente diffusione della páprika e del curry, il peperone seccato e macinato. Proprio per la páprika l'ungherese Szent-Gyorgy vinse il premio Nöbel, isolando da quella l'acido ascorbico (la cosiddetta Vitamina C.).

Una via nuovissima è quella di integrare l'alimentazione degli uomini con determinate frutta e verdure che non entrano nella loro normale alimentazione. Tale è il caso dei frutti di *rosa canina o selvatica*, la comune rosa di macchia, con cui si inizia ora la fabbricazione di marmellate vitaminiche. Non potendo ricorrere a queste integrazioni dirette, si può migliorare e conservare il contenuto in vitamine degli usuali prodotti alimentari ricorrendo, ad esempio, all'irradiazione con raggi ultravioletti di composti esistenti negli organismi, sul tipo degli steroli trasformati nella vitamina D, o antirachitica. L'Italia, che ha dovizia di sole, si trova, quanto a questo, nelle migliori condizioni per la genesi naturale delle vitamine D.

Ma il problema di maggiore importanza, per un Paese come il nostro, è quello relativo alla conservazione delle vitamine nelle sostanze alimentari, allo stato fresco o concentrato, come si usa nella tecnica moderna dell'essicazione nel vuoto o a bassa temperatura. I vecchi metodi empirici di conservazione determinano la distruzione di una parte notevole di certe vitamine. Oggi la tecnica ha superato queste difficoltà mediante artifici, come l'essicamento nel vuoto a bassa temperatura, la rapida refrigerazione a temperature molto basse, l'inattivazione di certi composti che demoliscono le vitamine, e così via. E tutto ciò senza alterare, anzi migliorando, il gusto o l'aroma del prodotto.

Concludendo: anche se, in tema di vitamine, si esagera spesso (come in tutti gli argomenti di moda), nell'attribuire loro virtù taumaturgiche assolutamente sproporzionate al loro effettivo rendimendo (mentre altre volte si sottovalutano a dismisura), è innegabile che i progressi della scienza permettono di offrire alle popolazioni dei Paesi in guerra indicazioni di decisiva importanza, per stabilire una equilibrata e razionale somministrazione degli alimenti prodotti.

È già un grande progresso, rispetto alle precedenti guerre, nelle quali si vagava ancora nel buio a questo riguardo.

Si conferma, quindi, anche in questo campo, che, sotto l'assillante spinta della necessità, la tecnica e la scienza trovano modo, nei grandi urti dei popoli e proprio quando tutto sembra inesorabilmente distruggersi, di creare nuovi mezzi di progresso, che, a vittoria conseguita, si tradurranno in tangibili e proficui risultati a vantaggio dell'intera umanità.

Pier Giovanni Garoglio

"Storia della Marina nella Grande Guerra".

L'ottavo volume di questa notevole opera (autore l'Ammiraglio di Squadra Silvio Salza) testé pubblicato, per i tipi del Vallecchi, dall'Ufficio Storico della R. Marina, sotto il titolo «La vittoria mutilata in Adriatico», chiude degnamente la collezione che illustra la parte avuta dalla nostra Marina militare nella guerra 1914-18.

L'opera, che ha valore storico e didattico, rievoca anche i fatti che seguirono l'armistizio, fino all'apertura della conferenza per la pace, periodo particolarmente torbido in Adriatico, dove si delineò l'orientamento della politica italiana del dopoguerra nell'Oriente mediterraneo. In complesso, il libro esalta – a ragione – i fasti della nostra gloriosa Marina, ed avrà benefici influssi sull'animo dei combattenti del mare nella guerra in corso.

Il volume, di pagine 846, con 5 schizzi fuori testo, è posto in vendita a L. 30 per il pubblico e L. 20 per i militari delle Forze Armate ed i Soci della C.T.I. Le richieste, debbono essere rimesse con vaglia postale o bancario: Al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina – Ministero della R. Marina – Roma.

Le tre Enciclopedie "Marzocco".

Italia 1943. – Piccola Enciclopedia della vita pratica e indicatore diplomatico, amministrativo, economico, statistico e sportivo. Questa Enciclopedia popolare vide la luce, per la prima volta, nel 1896, sotto il titolo di «*Almanacco Italiano*» e da allora, puntualmente ad ogni fine d'anno, è venuta a portarci l'esatto bilancio consuntivo dell'annata, articoli monografici e larghi notiziari su tutte le attività della Nazione.

Donna italiana 1943. – Questa simpatica Enciclopedia della vita femminile si presenta quest'anno in veste editoriale di sobria eleganza, ma nel bel volume ogni massaia si vedrà riflessa come in uno specchio; vi troverà interpretato il suo animo ed il suo cuore, valutato il suo lavoro, precisati i suoi compiti per l'oggi e per il domani.

Piccola Enciclopedia agricola 1943, diretta dall'Ecc. Arturo Marescalchi. Questa Enciclopedia agricola, di oltre 600 pagine dense di tavole riassuntive, di notizie e di cognizioni utili, si raccomanda a tutti coloro che sentono e vivono i problemi della nostra agricoltura, dal contadino intelligente al tecnico agrario, dall'agente di beni al proprietario terriero. Tutti i problemi inerenti all'agricoltura vi sono trattati da specialisti di gran fama. Chiudono il bel volume articoli importantissimi di argomento giuridico, politico, sindacale, amministrativo, ecc.

Le tre Enciclopedie sono in vendita rispettivamente a L. 18, L. 20 e L. 15. I nostri Soci possono però richiederle alla Casa Editrice Marzocco di Firenze (via de' Pucci 4), indicando il numero della loro tessera, ai prezzi ridotti di L. 12, 12 e 8.

I crediti europei bloccati negli Stati Uniti d'America.

Il Tesoro degli Stati Uniti d'America segnala che i crediti europei attualmente bloccati nel territorio della Confederazione, esclusi quelli dei Paesi neutrali, ascendono a 4,74 miliardi di dollari, di cui, 1619 milioni spettano all'Olanda, 1593 alla Francia, 761 al Belgio, 175 alla Norvegia, 155 alla Germania col Lussemburgo, 122 alla Grecia, 92 alla Danimarca, 72 all'Italia, 71 alla ex-Jugoslavia, 53 alla Romania, 25 all'Ungheria. I crediti bloccati dei Paesi europei neutrali ascendono a 2-3 miliardi di dollari, di cui spettano alla Svizzera 1584 milioni, alla Svezia 516 milioni e al Portogallo 157 milioni.

L'agricoltura nella Libia occidentale.

Lo sviluppo dell'agricoltura nella Libia occidentale (Tripolitania) è stato progressivo e costante, soprattutto nelle aziende dei colonizzatori metropolitani.

Attualmente, le piante di agrumi nella Libia occidentale sono circa 400 mila, di cui 100 mila nei giardini musulmani (circa 1000 ettari). Nel 1934, quando le piante di agrumi s'aggiravano sulla cifra complessiva di 300 mila, la produzione agrumaria tripolitana era stimata a 3.110.000 frutti, per oltre due terzi prodotti nei giardini delle oasi. Non si hanno dati attendibili circa la produzione d'oggi, ma, ad ogni modo, non è da dubitare che sia molto aumentata in seguito alle nuove numerose piantagioni.

Perché il Mar Nero si chiama così.

Si parla dell'azzurro Adriatico, del verde Mare del Nord, del plumbeo Atlantico, per il colore preponderante di queste acque. Vi sono mari a cui la tinta delle acque ha dato addirittura il nome. Basta pensare al Mar Bianco, bianco di ghiacci e di nevi; al Mar Rosso, che talvolta ha un riflesso rossastro, dovuto a miriadi di microscopici molluschi; ed al Mar Nero, le cui acque non hanno quasi mai la luminosa chiarezza degli altri mari, bensì una tinta fosca e cupa. Anche questo singolare colore del Mar Nero è stato spiegato scientificamente, per il suo contenuto di sale assai inferiore a quello del Mediterraneo. (La percentuale non supera l'1,9%). Mentre il Mediterraneo è soggetto ad una continua diminuzione del volume delle sue acque, dovuta all'intensa evaporazione e alla mancanza di grandi fiumi, il Mar Nero, per contro,

riceve senza interruzione ingenti quantitativi di acqua fluviale e il clima non favorisce un'evaporazione notevole. La profondità del Mar Nero si aggira fra i 70 e i 100 m. nei pressi della costiera settentrionale e raggiunge, fra la Crimea e la costa dell'Asia Minore, i 2638 metri. Nel 1890, rilievi idrografici constatarono un fenomeno singolare: a circa 150 metri di profondità l'acqua del Mar Nero aveva uno spiccato odore di acido solforico, e più si scendeva, più questo odore aumentava, fino a raggiungere, a circa 400 metri, una tale intensità, da rendere impossibile ogni vita organica. Il fenomeno appassionò in particolar modo gli scienziati, ed infine si riuscì a trovare la spiegazione del mistero. Il Mar Nero è formato di tre strati sovrapposti, ben distinti l'uno dall'altro. Lo strato superiore, che scende non oltre i 15 metri, è costituito quasi esclusivamente dell'acqua dei fiumi. Lo strato sottostante, assai poco salmastro, è formato dall'acqua di disgelo, proveniente dai ghiacci trasportati dai fiumi durante la primavera. Il terzo strato, che giunge fino in fondo al mare, è assai povero di ossigeno e possiede per contro un'alta percentuale di idrogeno solforato, prodotto da innumerevoli batterî, soli esseri viventi nella profondità del Mar Nero, dove non esistono, dunque, mostri marini ed i pesci sono oltremodo rari. I suddetti strati di acqua dànno al mare quello speciale colore fosco a cui esso deve il suo nome. Anche il fondo marino, costituito in gran parte dalla stessa terra nera che si trova nella Russia meridionale ed è tanto famosa per la sua straordinaria fertilità, contribuisce senza dubbio ad accentuare la tinta cupa delle acque. Il Mar Nero è noto, inoltre, per le terribili tempeste che ne sconvolgono la superficie. Già negli antichi tempi gli uragani del Mar Nero erano particolarmente temuti. Queste procelle e le dense nebbie che sovente rendono oltremodo pericolosa la navigazione, sono soprattutto dovuti agli aspri contrasti climatici di questa zona, al cozzo continuo delle influenze subtropicali con i gelidi venti del settentrione. Caldo e freddo lottano senza interruzione per il dominio del Mar Nero.

FRA I LIBRI

ANDREA FALL - LEO POLLINI – *Il crollo della Jugoslavia.* Pag. 238. Ed. Corticelli, Milano 1942-XX. L. 18.

CESARE VIOLINI – *Arduino d'Ivrea re d'Italia e il dramma del suo secolo.* Pag. 145, con 8 tav. f. t. Società Subalpina Ed., Torino 1942-XX. L. 25.

CESARE VIOLINI - MAURO ITALO MAZZONE – *Fra' Dolcino e la setta degli Apostolici.* Pag. 134, con 8 tav. f. t. Società Subalpina Editrice, Torino 1942-XX L. 25

ARMANDO TRONI – *Storia del Giappone.* Pag. 110, con illustraz. Casa Ed. Nerbini, Firenze 1942-XX. L. 5.

BENEDETTO BONACELLI – *L'Africa nella concezione geografica degli antichi.* Pag. 253. A cura del Ministero dell'Africa Italiana, Roma 1942-XX. L. 25.

GIOVANNA BIASOTTI – *Il romanzo di due mari.* Pag. 255, con tav. f. t. Ed. A. Vallardi, Milano, 1942-XX. L. 20.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE-ITINERARI DEI MUSEI E MONUMENTI D'ITALIA - EDOARDO ARSLAN – *Il Museo dell'Alto Adige a Bolzano.* Pag. 71, con 62 illustraz. L. 10. – ANTONIO MORASSI – *La Regia Pinacoteca di Brera.* Pag. 103, con 125 illustraz. L. 8. Libreria dello Stato, Roma 1942-XX.

P. GIUSEPPE ROVERTI – *La Chiesa parrocchiale di Bioglio in un inedito documento che illustra le vicende della sua costruzione.* Pag. 15. Soc. An. Tipografica Editoriale. Biella 1942-XX.

R. Massei – *Case nei villaggi montani*. Pag. 136, con illustraz. f. t. Arti Grafiche « Gentile », Fabriano 1942-xx. L. 15. Le ordinazioni vanno indirizzate al Parroco di Campodonico di Fabriano (Ancona).

Collezione « Paesi d'attualità » – N. 10 – Riccardo Riccardi: *I Paesi del Caucaso*. Pag. 99. L. 15. – N. 11 – Luigi Candida: *La Turchia*. Pag. 108. L. 15. - N. 12. – Umberto Toschi: *Il Chenia e l'Uganda*. Pag. 47. L. 8. – N. 13 – Giorgio Pullè: *L'Ucraina*. Pag. 93. L. 12. Ed. Cremonese, Roma 1942-xx.

G. Salocchi-V. Varanini – *Soldati d'Italia*. Pag. 306. Ed. Salocchi, Milano 1942-xx. L. 20.

Aristocle Vatova – *I Laghi della Fossa Galla*, Pag. 8, con illustraz. Estratto dal « Bollettino della R. Società Geografica Italiana », Roma luglio-agosto 1942-xx.

Vincenzo Baldieri – *I Pescatori*. Pag. 103. Istituto Edit. S. Michele (via S. Michele 20), Roma 1942-xx. L. 10.

Nyiro - Tamasi - Moricz - Szabo - Zilahy – *Cinque moderni Magiari*. Pag. 213. Ed. Corticelli, Milano 1942-xx. L. 15.

Marinai d'Italia: Giuseppe Majorana. Pag. 40. Arti Grafiche Smolars, Trieste 1942-xx.

Cronometro solare costruito nella R. Scuola Tecnica Agraria di Città di Castello dal prof. Luigi Mori. Pag. 23. A cura della R. Scuola Tecnica Agraria di Città di Castello (Perugia), 1942-xxi.

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1942

Notiziario.

Vita della C. T. I.

In copertina.

Gennaio: Il castello di Rovereto (Gianfranco Campestrini).
Febbraio: Siena – Piazza del Campo (Mario Bordi).
Marzo: Valle di Cadore al tramonto (Alberto Micciché).
Aprile: Il « Bersagliere » ed altri caccia (Antonio Barrera).
Maggio: Soldati italiani in vedetta sul fronte russo.
Giugno: Sul fronte marmarico.
Luglio: Il piano dei Resinelli e l'Adda, dalla Grigna Meridionale (Gianfranco Campestrini).
Agosto: Nei pressi del mercato a Caramanico (Camillo Giammarco).
Settembre: Il primo carro armato italiano dinanzi a Tobruch riconquistata.
Ottobre: Buona guardia sul Mare di Roma.
Novembre: Costume di Scanno (Camillo Giammarco).
Dicembre: Le Cime Venezia dal pianoro Dux (Paolo Punzo).

Autori.

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana
Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50